# الصراع الدولي

## حول استغلال قناة السويس
## (١٨٦٩-١٨٨٢)

★

(الكتاب الفائز على جائزة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية)


تأليف

**السيد حسين جلال**


تقديم

{ المهندس / مشهور احمد مشهور }

رئيس هيئة قناة السويس


الطبعة الاولى

١٩٧٩



الهيئة المصرية العامة للكتاب

فرع الاسكندرية

"إهـداء"

إلى شهداء مصر...
الذين جادوا بأرواحهم
على ضفتي قناة السويس
ففتحوا الطريق إلى السلام

س. ح. ج.

بسم الله الرحمن الرحيم

## تقــديم

إنه لمما يبعث السعادة في نفسي والاعتزاز بأبنائي في هيئة قناة السويس أن يقوم واحد منهم بدراسة شاملة لتاريخ هذا المرفق الذى ينتمي اليه وأن يكون عمله هذا إضافة جديدة للعديد الذى كتب عن قناة السويس على مدى تاريخها.

وإنني إذ أحيي هذا الجهد الرائع الذى شمل كافة الجوانب السياسية والإقتصادية والإستراتيجية وألم بها وأفرغها في عبارة موجزة دون إخلال، مستوفية لكافة القضايا دون إملال.

فإنني أرجو أن يطلع على هذا العمل الجيد المواطنون في الهيئة وخارجها ليزدادوا بها معرفة وليضيفوا إلى معلوماتهم جديداً.

والله الموفق.

يوليو ١٩٧٩

مهندس
مشهور احمد مشهور

بسم الله الرحمن الرحيم

## مقدمة هذا البحث

أعطت قنـــاة السويس مصر طابعاً دولياً منذ حفرها ، وأدخلتها في حلبة الصراع الدولي من أجل استغلالها والسيطرة عليها . فهي وان كانت قد أكسبت مصر أهمية استراتيجية واقتصادية ، إلا أنها كانت في الوقت نفسه لمدة تقرب من قرن من الزمان نعمة في طيها نقمة على مستقبلها السياسي والاقتصادي .

افتتحت قناة السويس في أوج عصر الامبريالية العالمية كواحد من أكبر المشاريع العالمية تلبية لاحتياجات العصر لنقل التجارة بين الشرق والغرب . وكانت بريطانيا هي القوة البحرية الرائدة آنذاك فلم تأل جهداً ، نتيجة لازدياد أهمية موقع مصر ، فدخلت في سباق محموم مع فرنسا من أجل تفوق نفوذها في مصر . واتهم ساسة انجلترا فرنسا بأنها تبغي إنشاء «دردنيل مصري» أو جبل طارق مصري تسيطر عليه فرنسا وتتحكم في طريق بحري يؤدي إلى الهند وغيرها من ممتلكات بريطانيا فيما وراء البحار . وفي غمرة هذا التنافس الانجليزي الفرنسي في الشرق قامت انجلترا بثلاث هجمات استعمارية على مصر خلال القرن التاسع عشر .

فكانت الغزوة الأولى في مطلع هذا القرن ( ١٨٠١ ) إبان الحملة الفرنسية على مصر . والثانية ( ١٨٠٧ ) المعروفة بحملة فريزر ولكنها انسحبت من مصر في هاتين الحملتين . وظلت انجلترا تتحين الفرصة للانقضاض على مصر مرة ثالثة وخاصة بعد افتتاح قناة السويس للملاحة حتى تتمكن من وضع يدها على هـذا الشريان المائي العالمي الموصل إلى مستعمراتها في الشرق . وازدادت هذه الرغبـة وتأكدت بعد ثبوت أهمية قناة السويس لانجلترا في المجالين الاقتصادي والعسكري على السواء .

وهكذا جاءت الهجمة الاستعمارية الثالثة عام ١٨٨٢ لتكون أكثر خطراً وأرسخ قدماً فقد أعد الاستعمار البريطاني عدته وتعلم من درس فشله في الغزوتين

السابقتين سياسياً وعسكرياً . ومكث الاستعمار البريطاني في مصر قرابة ثلاثة أرباع القرن .

ولم تكد مصر تسترد سيادتها وحقوقها على قناة السويس ١٩٥٦ من أجل أن تكون مصدر رخائها الاقتصادى ، ومظهراً من مظاهر سيادتها القومية على أراضيها ، حتى خاضت مصر ثلاثة حروب ضارية على مدى سبعة عشر عاماً فقط ( ١٩٥٦ ، ١٩٦٧ ، ١٩٧٣ ) ، دارت كلها حول قناة السويس .

وهكذا أصبحت مصر بسبب قناة السويس منذ إنشائها ، موضع مساومات ومؤامرات فى السياسة الدولية. ومن هنا كان اهتمامى بدراسة تاريخ قناة السويس منذ افتتاحها فى اطار العـــلاقات والاطماع الدولية ومدى تأثيرها وتأثرها بالسياسة الدولية .

وتستغرق هذه الدراسة فترة زمنية متكاملة تبدأ بعـام ١٨٦٩ وهو إفتتاح القناة وتنتهى بعام ١٨٨٢ وهو عام الاحتلال البريطانى لمصر وقناة السويس .

وعلى الرغم من قصر هذه الفترة (١٣ عاماً) إلا أنها كانت خطيرة وحافلة بالأحداث ، فقد شغلت قنـــاة السويس حيزا كبيرا فى العلاقات الدولية وفى تاريخ مصر القومى خلال هذه الفترة .

فقناة السويس تجرى فى أرض مصرية ، وكانت مصر ابان هذه الفترة خاضعة للسيادة العثمانية والدولة العثمانية آخذة فى الانهيار والتفكك ، فهى رجل أوروبا المريض ، ومن ثم تأتى صعوبة دراسة هذه الفترة إذ على الدارس أن يربط بين تلك العناصر الثلاثة : قناة السويس ومصر والدولة العثمانية فى خطوط متوازية . كذلك يجد الباحث أن تاريخ القناة ليس فقط تاريخ سياسى ، وإنما

هناك جوانب عديدة تحتم عليه تناولها بالدراسة والتحليل، مثل العلاقات الدولية والجوانب الاقتصادية والقانونية والفنية المتعلقة بقناة السويس. كل هذا يجب أن يضعه الباحث فى الاعتبار عند تناوله موضوعاً هاماً كقناة السويس .

وعلى الرغم من أن قناة السويس قد نالت حظاً وافراً من الدراسة فى جامعات أوربا وأمريكا وعلى يد جمهرة من المؤرخين والكتاب الغربيين من كافة الجوانب التى أشرت إليها ، إلا أن معظم ما كتب حول ذلك إنما يعكس فى الغالب وجهة النظر الغربية ، فى الوقت الذى لم يظهر فى مصر دراسات علمية عن قناة السويس اللهم إلا الدراسات الجادة العلمية التى قدمها الاستاذ الدكتور عبدالعزيز الشناوى عن فترة إنشاء القناة ، وأبحاثاً أخرى منشورة عن اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ .

وما كانت كثرة المراجع الأوربية الخاصة بقناة السويس لتحول دون تناول جديد فى موضوع قناة السويس من وجهة نظر محايدة ومرتبطة بمصر ، وفى اطار الأطماع الدولية التى تتصارع على مر السنين لاستغلالها لمصلحتها منذ افتتاحها للملاحة دون النظر لمصلحة البلد الامين الذى يمر فيه هذا الشريان الملاحى ذو الاهمية العالمية .

وفى الحقيقة أن هذه الدراسة التى أقوم بها، إنما هى مدخل متواضع لدراسة تاريخ مصر من خلال قناة السويس ، ومهما كان الجهد فان دراسة الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس منذ افتتاحها وحتى وقتنا الحالى هى فى الواقع فى حاجة إلى الفيف من الباحثين المتخصصين فى كافة العلوم المتصلة بمستقبل وماضى وحاضر قناة السويس السياسى والاقتصاد والاستراتيجى على السواء . ومنها قيل اليوم من بعض المغرضين فى صحافة الغرب عن فقدان قناة السويس لاهميتها بعد اغلاقها هذه الفترة . فان كتاباً أوربيين منصفين قد تولوا الرد

العلمى على هذه الادعاءات . فقنـاة السويس ستظل مرفقاً مصرياً ذا أهمية عالمية يخدم البشرية ويسهم فى قضية السلام والرخاء العالمى .

ومن ثم اعتمدت فى دراستى على كثير من الوثائق التى قامت كل من الحكومة البريطانية بنشرها فى مضابط البرلمان البريطانى ، وهى المراسلات الدبلوماسية المتعلقة بقنـاة السويس وهى المعروفـة باسم : « Parliamentary Papers »
كذلك الوثائق الفرنسية التى نشرتها وزارة الخارجية الفرنسية وهى المعروفة باسم:

« Documents Diplomatiques Français »

وقد تعرضت هذه الوثائق لمشكلة قناة السويس ، واقد استفدت كثيرا من هذه الوثائق المنشورة للوصول إلى بعض الحقائق المتصلة بهذه الدراسة . كذلك اعتمدت إلى حد كبير على أعداد جريدة شركة قناة السويس المعروفة باسم :

« Le Canal de Suez. Bulletin Décadaire de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez ».

( واختصارها فى هوامش البحث B. D ) .

فقد رجعت إلى جميع الأعداد الصادرة خلال فترة دراستى تقريباً بعنـاية وتصفحتها بالكامل لأستفيد من كافة المعلومات التى نشرتها هذه الجرائد ، والتى قاربت أعدادها الخمسمائة . وكانت تنشر كل الأخبار المتعلقة بالقناة سواء كانت سياسية أو اقتصادية أو مالية أو فنية . فهى فى الحقيقة معين لاينضب بالمعلومات القيمة بالنسبة لدارسى تاريخ القناة، إلا أنها تحتاج إلى حذر شديد عندما يتناول الباحث منها المعلومات خاصة فى الفترة السابقة على الاحتلال ، فقد كانت الجريدة تعرض لوجهات النظر الفرنسية فقط وتدافع عن مصالح الشركة والمساهمين ، بل كانت بمثابة منبر خطابه لدى لسبس ينشر فيها مقالاته وآراءه بالنسبة لعديد من المشاكل التى واجهت الشركة . وقد أوردت بعض المقتطفات والوثائق التى نشرتها

جريدة قناة السويس فى ملحق بالرسالة حتى يمكن للدارس أن يرجع اليها. كذلك استفدت من الخطابات التى بعث بها دزريلى إلى صديقته : « لادى برادفورد » والمنشورة بالفرنسية باسم : « Lettres Intimes » ، والتى القت الضوء على اتجاهات دزريلى الاستعمارية وخططه تجاه قناة السويس . فهو الذى وضع أساس الاحتلال الانجليزى لمصر وقناة السويس . كما استفدت من الأبحاث المنشورة باللغة العربية فى مجلتى كلية الآداب بجامعة القاهرة وجامعة الاسكندرية ومجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية والخاصة بتاريخ مصر الحديث .

ويواجه الباحث صعوبة عند دراسة المراجع الأوربية الشهيرة التى تناولت تاريخ القناة فى هذه الفترة . فنجد على سبيل المثال كتابى شارل رو، وفوازان بك، وهما فرنسيان اعتمدا فى دراستهما على كتابات دى لسبس ، وكانا يمثلان وجهة النظر الفرنسية المتعصبة، ولم يستفيدا من الوثائق الفرنسية (D.D.F.) لأن دراساتهم قد نشرت عام ١٩٠٢ بينما نشرت الوثائق الفرنسية اعتبارا من عام ١٩٣٠ . واتخذ كل من شارل رو ، وفوازان بك موقفاً معادياً من الحكومة البريطانية .

أما المراجع الانجليزية فهى تنحاز أيضاً إلى وجهة النظر البريطانية ، ومن هنا كان على الباحث توخى الحذر فى الوصول إلى الحقيقة التاريخية . هذا وكان من الضرورى الرجوع إلى عدد ضخم من المراجع لدراسة تاريخ مصر وتاريخ أوربا والعلاقات الدولية عن فترة الدراسة حتى تكون النظرة لكل الاحداث متكاملة ويكون الحكم صادقا على كثير من الحوادث كذلك إستفدت من الرسائل الجامعية غير المنشورة ، وكذا الدراسات غير المنشورة التى تناولت هذه الفترة بالدراسة والبحث .

ومن ثم نبعت خطة البحث ومنهجه من طبيعة المادة العلمية التى استطعت أن

أجمعها خلال خمس سنوات عكفت فيها على دراسة هذه المراجع والمصادر حتى تبلورت فى نهاية الأمر خطة البحث ومنهجه على صورة أقرب ما تكون فى ظنى ، إلى ما يجب أن يكون عليه هذا البحث . وعلى ذلك قسمت البحث إلى الأبواب التالية :

فى الباب الأول تناولت بالدراسة الاهمية السياسية والاقتصادية والاستراتيجية لقناة السويس خلال السنوات الأولى التالية لافتتاحها . وفى الباب الثانى تناولت دراسة مسألة بيع قناة السويس والصراع بين الشركات الملاحية وشركة قناة السويس بسبب مشكلة رسوم المرور . وفى دراسة تحليلية للأزمات المالية والسياسية التى واجهت شركة قناة السويس عند بداية استغلال القناة ، وهى أول دراسة لهذه الجوانب من القناة أتعرض لها ولم يسبقنى لهذا أى من تناولوا تاريخ قناة السويس . ولست أزعم أننى استطعت أن أفى هذا الموضوع حقه من البحث . ولكن يكفينى أننى طرقت الباب وبدأت الطريق إلى مزيد من البحث والدراسة لجوانب هامة فى قناة السويس . وفى الباب الثالث ألقيت الضوء على مأساة مصر عندما فقدت أسهمها فى القناة لصالح انجلترا عام ١٨٧٥ ، وأيضاً حصتها ( ١٥٪ ) من صافى الارباح السنوية فى شركة قناة السويس لصالح فرنسا عام ١٨٨٠ . وبذلك خسرت مصر موردا مالياً دسماً لقناة تجرى فى أرضها بعد أن ضحت بآلاف الارواح فى نظام السخرة لحفرها حتى تحقق المشروع ، كما دفعت مصر وحدها أكثر من نصف أن لم يكن ثلثى رأس المال الذى قدر له فى البداية ٢٠٠ مليون فرنك وزاد رسمياً إلى ٤٣٢ مليون فرنك فى عام ١٨٦٩ ، تحملت مصر وحدها ما يقرب من ٣٥٠ مليون فرنك .

وتناولت فى الباب الرابع كيف مهدت انجلترا لاحتلال قناة السويس، بدفع الأمور داخل مصر إلى التأزم . وأخذت تجهز نفسها عسكرياً باحتلال جزيرة قبرص عام ١٨٧٨ لتكون قريبة من قنـــاة السويس ، وكان قائد هذه الجزيرة « جارنت ولسلى » هو نفسه قائد الحملة على مصر ١٨٨٢ . وبعد احتلال قبرص تأكد فى خطابات دزريلى فى مطلع عام ١٨٧٩ تفكيره الجدى فى ارسال حملة عسكرية لغزو مصر، وذلك بعد أن بدأت طلائع الثورة تهب فى مصر على الفساد والتدخل الأجنبى : وتأكد ذلك فى رسائل سولسبرى ( وزير خارجية انجلترا ) عندما تحدث عن استخدام القوة ضد مصر كحل لاخماد الحركة الوطنية ووافقت انجلترا على ذهاب فرنسا لتونس ( ١٨٨١ ) لارضائها ، ثم اتجهت انجلترا على الفور وشكلت لجنة خاصة بوضع خطة احتلال مصر وقناة السويس .

واتخذت مؤتمر الاستانة ( ١٨٨٢ ) ستارا لتحقيق أهدافهـــا . ونجحت الدبلوماسية البريطانية فى هذا المؤتمر نجاحاً عظيماً . فعلى الرغم من أن هدف أعضاء المؤتمر هو الحيلولة دون وقوع قناة السويس فى يد دولة دون الأخرى ، إلا أن الدبلوماسية البريطانية نجحت فى تحقيق أهدافها بإرباك المؤتمر بتقديم المشاريع العديدة . وساعدت الظروف انجلترا بانسحاب فرنسا من الميدان بمحض اختيارها ، ورفض إيطاليا مشاركة انجلترا فى احتلال قناة السويس خشية عداء فرنسا لها .

وهكذا نجحت الدبلوماسية البريطانية فى تحقيق هدفها فى مؤتمر الاستانة لتتيح الفرصة للجانب العسكرى لتنفيذ المخطط الحربى السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس وكان لها ما أرادت . كما ألقيت الضوء على حقيقة موقف كل من دى لسبس وعرابى من واقع الوثائق والمصادر الأصلية .

وهكذا خرجت مصر صفر اليدين من هذا المشروع الضخم والذى كان سبباً فى احتلال انجلترا مصر .

وأخيرا فقد بقيت كلمة أود أن أضيفها إلى هذا كله ، بل وقبل هـذا كله ، وهى أنى سأظـل أبدا مديناً لأستاذى الدكتور حسن صبحى بفضـل مساعدته العلمية القيمة لى فى هذه الرسالة . فقد كان بعلمه الغزير ودقته العلمية ملاذاً لى إذا اختلط على الطريق وتعثر البحث .

كما أتقدم بخالص الشكر للاستاذ الدكتور عبد العزيز الشناوى الذى شارك فى مناقشة هذا البحث . فقدم نصائحه العلمية بتواضع العالم وحنو الأب .

كما أشكر الجمعية المصرية للدراسات التاريخية التى شرفتنى بمنح هذا البحث جائزة المرحوم الأستاذ محمد شفيق غربال فى التاريخ الحديث عن عام ١٩٧٥ . وهى جائزة مالية تقدمها الجمعية لأحسن رسالة ماجستير فى التاريخ الحديث تقدم لجامعات جمهورية مصر العربية .

وبالله التوفيق ؟

بور فؤاد فى مارس ١٩٧٩

المؤلف

السيد حسين جلال

# البَابُ الأول

## القنـاة فى سنواتها الأولى

( ١٨٦٩ - ١٨٧٣ )



# الفصل الأول

## افتتاح قناة السويس للملاحه العالميه

— رحلة اسماعيل لأوربا فى صيف عام ١٨٦٩ .

— توتر العلاقات المصرية التركية بسبب هذه الرحلة .

— موقف دول أوربا من الأزمة المصرية التركية .

— حفلات الافتتاح .

— المؤتمر الاقتصادى الدولى المنعقد بالقاهرة إبان حفلات الافتتاح .

— أصداء افتتاح قناة السويس .

شهد القرن التاسع عشر ، وقبل ذلك وحتى صدور عقد الامتياز الأول ١٨٥٤، تنافساً دوليا حول طريق المواصلات البرى عبر مصر . ثم تطور هذا التنافس إلى صراع بين فرنسا وانجلترا حول مشروع قناة السويس(١) . وظل هذا الصراع يأخذ أشكالا وصورا متعددة ، وازداد هذا الصراع بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية . وصاحب افتتاح القناة تطورات اقتصادية وأخرى سياسية .

فنجد الخديوى اسماعيل يرى فى افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فرصة مناسبة لاعلان استقلاله بحكم مصر والتخلص من التبعية للباب العالى ، وترتب على ذلك اشتداد الأزمة بين الخديوى والسلطان فهدد الأخير بخلع اسماعيل وهذا بدوره لم يذعن وتطور الأمر بينهما مهددا بنشوب صراع مسلح . كذلك خشت الدول الاوربية من نتائج هذا الصدام فهى لم تكن مستعدة لقيام مثل تلك الاضطرابات فى منطقة الشرق الأوسط التى ستهدد التوازن الدولى وتعرضه للخطر ، خصوصاً وأن الدولة العثمانية تتربص بها الدول، وكذلك الحال بالنسبة لمصر التى ازدادت أهميتها بعد افتتاح قناة السويس فأصبحت مطمعاً لانجلترا ومجالا للنفوذ الفرنسى .

وكانت الرغبة آنذاك بين كثير من الدول الاوربية تميل إلى الحفاظ على حيدة القناة بعيدا عن التيارات السياسية للانتفاع من هذا الممر الملاحى العالمى الجديد الذى ربط الشرق بالغرب .

وبافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت المسألة المصرية فى تاريخها الحديث من صنع قناة السويس .

---

(١) عبد العزيز محمد الشناوى ، قناة السويس والتيارات السياسية التى أحاطت بانشائها حـ ١ ـ القاهرة ١٩٧١ ـ معهد البحوث والدراسات العربية ص ٢١ .

كانت أوربا ابان افتتاح قناة السويس تمر بفترة توسع صناعى سريع وكانت قناة السويس إحدى نتائجه . فهى إحدى المشروعات الهندسية الكبرى التى حفل بها القرن التاسع عشر والتى تتطلبها العصر بشدة، والتى لبت احتياجات حركة الانقلاب الصناعى التى كانت على أشدها فى أوربا حينئذ . فالمصانع كما يذكر «هالبرج» كانت تتكاثر كالفطريات ، Mushrooms ، وازداد إنتاج الفحم والصلب زيادة عظيمة ومدت خطوط السكك الحديدية بكثرة ، وازدادت أحجام وسرعة عابرات المحيط كما ازدادت كثافة السكان . كل ذلك أدى إلى السعى الحثيث للبحث المحموم عن مصادر جديدة للمواد الخام ولأسواق جديدة تمتص الفائض فى البضائع المصنعة التى أخذت تتدفق من المصانع الانجليزية والألمانية والفرنسية وهذه التغيرات تطلبت سرعة فى النقل البحرى فجاءت قناة السويس لتلبى تلك الاحتياجات المختلفة .

وهكذا وفى سنوات قليلة من افتتاح قناة السويس نشطت الحركة الاستعمارية فى أفريقيا وآسيا . فى نفس الوقت كانت تجرى هناك فى الشرق الاقصى تغيرات هامة ، فاليابان كانت على وشك الأخذ بالنهضة على النمط الأوربى ، والصين ستصبح الارض التى تغرى الدول على احتلال نقاط على سواحلها للبحث عن امتيازات السكك الحديدية والمناجم والموانى ، واستراليا ونيوزيلندا كانتا آخذتين فى الازدهار كدول صناعية هامة . وهكذا فان الشريان العظيم الجديد الموصل للشرق سيلعب دوره فى تلبيته احتياجات هذا التوسع الضخم للتجارة والصناعة(1) .

(1) Hallberg, Charles, The Suez Canal, London 1930, pp. 216 - 217.

وفى هذا المجال كان فوجى Vogué سفير فرنسا بالآستانة يرى أن مركز الدائرة بالنسبة للشرق يميل الى الانتقال من شواطىء البسفور ، وهو طريق ضيق لتجارة محلية، الى ضفاف قناة السويس وهو طريق المستقبل للتجارة الدولية وأن تطور مصر السياسى ليتبع هذا التطور الاقتصادى (١) .

هذه هى قناة السويس التى نحن بصدد الحديث عن افتتاحها للملاحة العالمية وتلك هى أهميتها للتجارة العالمية .

كان افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فرصة مناسبة للخديوى اسماعيل الذى رأى أن يستغل هذا الحدث العالمى الهام بالنسبة لمصر والعالم ويعلن استقلاله. وطد اسماعيل العزم على ممارسة حقوق السيادة بأن يضع الباب العالى أمام الأمر الواقع (Fait accompli) ويجابهه باستقلال مصر، الذى لم يكن معترفاً به صراحه . فقد كان الخديوى اسماعيل يعتبر فرمانى ١٨٦٦ ، ١٨٦٧ مرحلة نحو الاستقلال التام (٢) .

غادر الخديوى اسماعيل الاسكندرية فى ١٧ مايو ١٨٦٩ (٣) فى رحلة الى أوربا

---

(١) فوجى الى الخارجية الفرنسية ١٨ يونيه ١٨٧٣ نقلا عن: جورج جندى وجاك تاجر ـ اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية ص ٤٣ .

(2) Sammarco Angelo, Histoire de L'Egypt Moderne, Tom II p. 169.

(٣) كانت هناك رحلة سابقة لرحله اسماعيل لأوربا ـ فقد سافر فى ١٨٦٧/٥/١٠ وزاد خلالها فرنسا وانجلترا وتركيا وكانت بمناسبة حضور المعرض الدولى بباريس عام ١٨٦٧ .

وبالنسبة لرحلة اسماعيل الى أوربا عام ١٨٦٩ وتدهور العلاقات المصرية التركية بسببها فان الوثائق الدبلوماسية بخصوص هذه الرحلة كثيرة منها وثائق فرنسية وبريطانية =

مصطحبا معه نوبار على يخته المحروسة تتقدمه ثلاث سفن حربية وتتبعه ثلاث أخرى وكان يبغى زيارة عواصم أوربا الدعوة ملوكها لحضور حفلات الافتتاح وأبان هذه الزيارات كان الخديوى ينتهز الفرصة ويسعى الى اعلان حياد قناة السويس واقناع الدول بذلك، كما كان يحاول فتح المناقشات بخصوص الاصلاح القضائى فى مصر . وفى ذلك أعلنت صحافة اوروبا أن الخديوى قد توجه لأوربا ليس فقط لدعوة ملوكها لحضور حفلات افتتاح قناة السويس وإنما لمناقشة ودراسة موضوع المحاكم المختلطة وحياد قناة السويس (١) .

اعتقد اسماعيل أن افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية سيعطى لمصر مركزاً جديداً فى أعين الدول الأوربية فرأى استغلال هذا الحدث لإضفاء الشهرة والمركز لإسمه وحكمه وتوطيد مركزه ، وعزم على أن يبهر العالم ببرنامج حفلات افتتاح القناة وأن ينفق على هذه الاحتفالات بسخاء مهما كلفه الأمر ورأى أن يحصل على تأييد زعماء أوربا فيما يتعلق بضرورة فصل مصر عن الامبراطورية العثمانية ولاسيما وقد اكتسبت مصر أهمية جديدة بافتتاح قناة السويس (٢) .

اتجه اسماعيل لجزيرة كورفو Corfou وكان بها الملك جورج ملك اليونان

---

= ومساوية .. الخ راجع هامش كتاب سامارکو :

Ibid. p. 170.

(1) Douin, G. Histoire du Regne du Khédive Ismail. Tom. II. Le Caire, 1937. p. 319, Cf. Zananiri, Le Khidive Ismail et L'Egypte. alex., 1923. p 79

— وأنظر أيضا :

Sammarco, Op. Cit. p. 170,

(2) Lord Kinross, Between two seas p. 236.

ـ وراجع أيضا : أحمد عبد الرحيم مصطفى ـ علاقات مصر بتركيا ص ١١٦ .

صدقة(١) وكانت علاقة ملك اليونان سيئة مع الباب العالى بسبب مشكلة جزيرة كريت . قدم اسماعيل مائة ألف فرنك مساعدة للمهاجرين الكريتيين رغبة منه فى تخفيف ، ويلاتهم، هذا فى الوقت الذى كانت فيه خزانة مصر أحوج ماتكون لكل مليم يصرفه اسماعيل .

ثم توجه اسماعيل بعد ذلك الى البندقية ومنها الى فلورنسا حيث أسرع الملك فيكتور عمانويل الثانى — صديقه الحميم — من مقره فى تورنتو الى مقابلته وأنزله فى القصر الفخم حيث أقام أسبوعا عومل فيها كأمير ذى سيادة دون اكتراث بسيادة تركيا على مصر . وقد اعتذر الملك عمانويل الثانى عن حضور حفلات الافتتاح وأخبره أنه سيرسل ابنه(دوق دى اوسته) : Duc d' aosté نيابة عنه . ثم اتجه اسماعيل الى فينا حيث قوبل بترحاب وأشادت الصحافة النمساوية بزيارته وهدفها . فرددت كثير من الصحف النمساوية بأن الهدف من الزيارة ليس فقط دعوه ملوك ورؤساء أوربا للاشتراك فى حفلات افتتاح قناة السويس واعلان حيدتها، بل ان اسماعيل يرغب فى استقلال مصر عن تركيا . الا أن دى بويست، المستشار الامبراطورى ، Comte De Beust أكد لسفير فرنسا أن أسماعيل وكذلك وزيره نوبار لم يبحثا الأمور السياسيه وإنما تحدثا فقط عن العلاقات بين مصر والنمسا. ثم غادر اسماعيل فينا الى برلين حيث استقبله البلاط البروسى بترحاب كذلك ، رغم أن هذا العمل كان يزيد الموقف حساسية بالنسبة للدوله العثمانيه . وهناك حصل اسماعيل على وعد بتأييد الاصلاح القضائى . وأكد بسمارك للسفير

---

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — علاقات مصر بتركيا — نقلا عن عفظة رقم٥ ٤ معية تركى ملخص الوثيقة رقم ٢٣٦ الصادرة فى ٢٤ صفر ١٢٨٦ .

الفرنسى Benedetti بأنه لم يعقد مع اسماعيل أو وزيره نوبار أى اتفاقات ولكنه تناقش معه بشكل عام فى مسألة الاصلاح القضائى وقناة السويس (١) .

وفى باريس استقبل اسماعيل استقبالا حارا ، وأقام بقصر الاليزيه L'Elysée واستقبله الامبراطور والامبراطورة فى قصر التويلريه فى ١٥ يونيه حيث أقيمت له فى المساء مأدبة عشاء تكريما له (٢) .

ثم سافر اسماعيل لانجلترا فى ٢٢ يونيو وهناك استقبل بحفاوة وترحاب وأنزل قصر بكنجهام ، وكان لقرب افتتاح قناة السويس اثر كبير فى ازدياد اهتمام انجلترا بمصر وواليها ، ولهذا كان الأمر يختلف فى هذه الرحلة عن سابقتها ، فرحلته السابقة لانجلترا عام ١٨٦٧ قد رتبت زمنيا ليتقابل مع السلطان هناك ، فحجبت الأضواء آنذاك عن رحلة الخديوى ، ولكن فى زيارة الخديوى هذه المرة نجد جريدة التايمز ( The Times ) فى عددها الصادر بتاريخ ٢٣ يونيو ١٨٦٩ تنشر مقالا رئيسا تشيد فيه بموقف اسماعيل المشرف وكرم ضيافته لأمير ويلز ( Wales ) عند زيارته الأخيرة لمصر وهاجمت الصحيفة سياسة الحكومة المليئة بالحذر مجاملة للباب العالى وفى اليوم التالى - ٢٤ يونيه - نشرت جريدة : Pall Mall Gazett مقالا بعنوان : كيف لا نكرمه ؟ How not to Honour Him وذكرت الصحيفة أن اسماعيل أنزل بقصر بكنجهام Buckingham ، ولم يدخل

---

(1) Sammarco, Op. Cit. pp. 171 - 172.

وأنظر أيضا : احمد عبد الرحيم - مصر وتركيا ص ١١٦ - ١١٨ .

(2) Sammarco, Op. Cit. p. 172, Loliée, Frédéric, vie D'une Impératrice Paris, 1918. p. 218.

وأنظر أيضا . مصطفى الحفناوى : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة - الجزء الأول القاهرة ١٩٥٢ ص ٣٧٣ .

الخديوى من الباب الرئيسى للقصر وانما من باب جانبى ، وأضافت بأن العرف الدبلوماسى حالدون الخديوى والنوم على السرير المخصص للسلطان (١) .

كذلك استقبل الخديوى رئيس شركة P & O (٢) الانجليزية الذى شكر لاسماعيل جهوده والخدمات التى قام بها من أجل تسهيل خدمة البريد فيما بين انجلترا والشرق ، كذلك شكره للخدمات التى قدمت لتحسين وتطوير السكك الحديدية المصرية والتى جعلت الموصلات فيما بين الاسكندرية والسويس سريعة ومريحة . ورد عليه الخديوى بأنه يبذل قصارى جهده لتحسين المواصلات بين أوربا وآسيا .

وغادر اسماعيل لندن الى بروكسل فى أول يوليو ١٨٦٩ ومنها الى فرنسا مرة أخرى للعلاج . وكان الخديوى قد عزم على زيارة روسيا والذهاب إلى بطرسبورج لأن القيصر كان قد دعاه للقرم ولكنه عدل عن ذلك . وهناك أرسل اليه الباب العالى يدعوه للمرور بالإستانة فى طريق عودته إلى مصر لكى يقدم الايضاحات المطلوبة حول تصرفاته فى أوربا ولكنه رفض وأسرع بالعودة إلى مصر عندما علم بأن الباب العالى إستدعى أخاه الأمير مصطفى فاضل من أوربا وعينه وزيراً للداخلية العثمانية ، فسافر أسماعيل من طولون يوم ٢٣ يوليو إلى الاسكندرية (٣) .

---

(1) Lord Kinross, Between two seas, the creation of the Suez Canal, London. 1968, p. 237.

(٢) شركة Penisular and Oriental Company وكان اسمها حين تأسست سنة ١٨٣٧ شركة Peninsular Com. ولما أنشىء الخط الملاحى الجديد سنة ١٨٤٠ من ميناء السويس الى الهند والشرق الأقصى اتخذت اسم P & O راجع الفصل الثانى .

(٣) الياس الأيوبى : مصر اسماعيل ـ الجزء الأول ـ ص ٤١٤ .

ومن العسير أن نعتبر أن رحلة اسماعيل هذه والهدف منها قد أثمر ، وعلى أية حال فان اسماعيل بالإضافة إلى الدعوات التى وجهها إلى مضيفيه فى أوربا قد وجه الدعوات إلى غيرهم من الملوك ورؤساء الدول وفيما يتعلق بالسويد والنرويج فقد إعتذر ملكاها عن عدم الحضور حتى لا يضايقا الباب العالى .

أما الروسيا فقد مثلها سفيرها فى الإستانة الجنرال أجناتيف . أما رئيس جمهورية الولايات المتحدة الامريكية الجنرال جرانت GRANT فلم يستطع قبول الدعوة شخصيا أو أن يوفد مندوبا عنه لان الكونجرس لم يكن فى دورة الإنعقاد وان ينعقد قبل شهر ديسمبر . ولم يدع اسماعيل سلطان مراكش وشاه فارس وباى تونس بسبب عدم توفر أماكن الإقامة اللائقة بهم . وبالنسبة لملوك بافاريا وفورتنبرج Württenberg وساكسونى فقد تحاشى اسماعيل دعوتهم حتى لا يثير مشكلات لأن هذه الدعوة كانت تتطلب موافقة بروسيا ضمنيا[1] .

وقد عاد اسماعيل من رحلته الى الاسكندرية فى ٢٨ يوليو ١٨٦٩[2] .

أثارت رحلة الخديوى اسماعيل لأوربا لدعوة ملوكها ورؤسائها لحضور حفلات افتتاح قناة السويس — استياء الباب العالى فالخديوى لم يكترث بالسلطان ولم يقم بتوضيح دوافع تلك الرحلة له . وقد قيل أن اسماعيل كان قد أعد عدته ليعلن تحديه لتركيا أثناء الاحتفال بافتتاح قناة السويس . وأنه تفاهم مع الملك فكتور عمانويل الثانى لتأييده فى اعلان استقلاله بمصر . وأن " تركيا اذا ما تدخلت عند اعلان

---

(1) Lord Kinross, Op. Cit., p. 236.

وأنظر أيضا :

Sammarco, Op. Cit., p. 192.

(٢) احمد عبد الرحيم — مصر وتركيا ص ١٢٥ .

استقلال مصر فان جيش « بيدمنت » وأسطولها سيهاجمان بعض البلدان العثمانية النائية (١) .

وتدل الفترة فيما بين عامى ١٨٦٩ — ١٨٧٠ على أن الخديوى كان صادق العزم على اعلان استقلاله بمصر(٢). لهذا اشتدت مخاوف تركيا فنجد عالى باشا يؤكد للسير هنرى اليوت — سفير انجلترا بالاستانه — عن عزم اسماعيل اعلان استقلاله عن تركيا وقيامه بالتباحث فى مسألة اتفاقيه دولية خاصة بقناة السويس. وأبدى «هنرى اليوت» دهشته من اهتمام السلطان بتلك المقالات التى تكتبها الجرائد. ولكن عالى باشا أكد له أن هذه المعلومات من مصـــادر أخرى غير الصحف . وأن رغبة الخديوى فى اعلان استقلاله أصبحت واضحة ولا يمكن اغفالها(٣).

إزاء تلك الأحداث حاولت دول أوربا تهدئة الموقف المضطرب بين السلطان والخديوى تفادياً للمشاكل المترتبة على الصدام المسلح بين الطرفين . فنلاحظ أن أوربا لم تشجع الخديوى تماما على اتجاهه نحو اعلان الاستقلال . كما عملت على تهدئة الموقف بين السلطـان والخديوى ، وربما دفع ذلك اسماعيل الى تعـديل اتجاهه نحو اعلان ذلك الاستقلال بحكم مصر . (٤) .

ففى فرنسا أخبر وزير خارجيتها «دى لافاليت» Le marquis de La Valette

---

(١) كرابيتيه ، بيير : اسماعيل المفترى عليه ، ترجمة فؤاد صروف ، القـــاهرة — دار النشر الحديث ١٩٣٣ — ص ١٩١، وراجع أيضا : محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان فى القرن ١٩ ، القاهـرة ، دار المعـــارف ١٩٦٣ . ص ١٠٣ ويذكر أن المقصود ببعض البلدان العثمانية النائية هى : تونس أو طرابلس الغرب .

(٢) محمد فؤاد شكرى — مصر والسودان ص ١١٠ .

(3) Sammarco, Angelo, Op. Cit pp 175 - 6.

(4) Ibid. p. 176.

الخديوى صراحة ابان زيارته لباريس (فى الفترة من ١٣ — ٢٣ يونيه ١٨٦٩) بأن فرنسا سوف تنظر باستياء إلى أى نزاع يقع بين تركيا ومصر ، وأن تلك الخلافات إذا إستمرت من شأنها الحاق الضرر بالخديوى وأسرته ففرنسا يسوؤها نشوب أى نزاع بين الخديوى والباب العالى وأن خير ما تنصح به حكومة فرنسا هو إحتفاظ الخديوى بما لديه من سلطات فعلية ومزايا لا يستهان بها فى نطاق بلاده الأمر الذى لا يكلفه إلا إظهار الإحترام والوقار لصاحب السيادة الشرعية عليه وهو السلطان العثمانى(١) .

خشيت فرنسا أن يصل الامر إلى صدام مسلح — بين السلطان والخديوى- يعرض التوازن الدولى فى أوربا والشرق الأوسط لأخطار جسيمة خاصة وأنها وقفت بكامل ثقلها وراء مشروع القناة حتى أصبح حقيقة ، وأصبحت القناة مشروعا وعملا فرنسيا ، وعندئذ سيتأثر بلا شك ، نتيجة الصدام المسلح بينهما . لذلك قررت الامبراطوره « أوجينى » القيام بزيارة الاستانه وهى فى طريقها لمصر لحضور حفلات الافتتاح . وفى هذا دلالة على تقرير حق السيادة العثمانيه على ولايتها وتقديم تركيا على مصر ، وهو تهدئه للسلطان فى نفس الوقت . وكان هذا الخبر مصدر بهجه وعرفان بالجميل فى القسطنطينية .

وصلت الامبراطورة الى الإستانه فى ١٣ أكتوبر ١٨٦٩ (٢) ، وأصرت فى حديثها مع عالى باشا أن تمس مسألة أزمة العلاقات المصرية التركية . وأبدت له استياءها لأن الأزمة لم تسو قبل وصولها للاستانة .

---

(1) Ibid.

وراجع أيضا - محمد فؤاد شكرى - مصر والسودان ص ٩٩ - ١٠٣ .

(2) Loliée, Frederic, op. cit. pp. 219 - 220

وتحدث مع السلطان حديثاً وديا وبحضور الوزراء ، وقيل أنه أكد لهما بأن المشكلة المصرية انتهت . وكانت الامبراطورة قد أوضحت لعالى باشا بأن الدعوة التى وجهها اسماعيل الى الملوك ، هى سبب سوء العـلاقات بين السلطان والخديوى . وذكرت أن اسماعيل لم يدعها من تلقاء نفسه بل تمشيا مع الرغبة التى أبدتها له بعد أن رأت نموذجا لقنـاة السويس فى معرض باريس الدولى عام ١٨٦٧ والذى حضـره الخديوى بنفسه بدعوة من فرنسا . واضافت الامبراطوره بأنها سألت الوالى بعد أن دعاها عما اذا كان قد دعا السلطان ،فكان رده مليئا بالاحترام وقال : « انه فى الحقيقة يعتبر السلطان صاحب الدار » ، «Maitre de la Maison»، ذلك أن افتتاح قناة السويس سيجرى فى أملاك السلطان . وأنه من الوقاحه عندئذ معـاملة السلطان كضيف . وعلى ذلك لم يفكر فى دعوته (١) . وقد اعترض عالى باشا على ذلك بأن الوالى لم يهتم اطلاقا بأن يخبر سيده أى « صاحب الدار » بأن حفلا عظيما سيقام فى املاكه ، ولم يرد على الأسئلة التى وجهها اليه الباب العـالى بهذا الخصوص . وقد أقيمت للامبراطوره حفلات فخمه بهدف التأثير على الرأى العام الفرنسى واستعاده ثقته فى الأسواق المالية فى باريس بتركيا .

وعندما أحس اعداء اسماعيل بهذا التحول حاولوا دفع السلطان الى مصاحبه الامبراطورة بسفنه المدرعة الى الاسكندرية وانتهاز الفرصة لاحتلال المدينة . ولكن السلطان عبد العزيز رفض ذلك ، اذ رأى أنه من المستحيل أن يسير الى

---

(1) Douin; G., Op. Cit, pp. 416 - 417.

وراجع : احمد عبد الرحيم مصطفى ـ علاقات مصر بتركيا فى عهد اسماعيل ـ دار المعارف ١٩٦٧ ـ ص ١٣٨ ـ ١٣٩ .

مصر بصفته ضيفا ثم يقوم بخلع الوالى فى حضور ملوك ورؤساء الدول (١) .

وهكذا غادرت الامبراطوره « أوجينى » الاستانه فى طريقها للاسكندريه فوصلتها فى ٢٢ أكتوبر ١٨٦٩ وعندما وصلت الى مصر صرحت لاسماعيل بأن سكوته العنيد فى هذه الظروف من الأسباب التى جرحت السلطان وأن عليه أن يلين ويهادنه (٢) .

وعندما زار اسماعيل لندن فى الفترة من يونيه — أول يوليو ١٨٦٩ — تلقى نصائح مماثلة . فقد أخبره اللـــورد « كلارندون » Clarendon وزير خارجية انجلترا بأنه سيخسر كثيرا ولا يكسب شيئا من جراء عدائه للباب العالى . ذلك لأن تخلص مصر من السيادة العثمانية سيوقعها حتما — تحت السياده الفرنسيه مما يسبب للخديوى متاعب جمة (٣) .

وقد أورد كلارندون فى تقريره عن حديثه مع الخديوى اقتناع الأخير بضرورة ابقاء العلاقات القائمة فعلا مع الباب العالى وأن كل ما يريده اسماعيل هو أن يمتنع السلطان عن التدخل فى شئون مصر الداخلية . كذلك لم يغب عن اسماعيل أن « النصح » الذى تقدم به اليه كل من « دى لافاليت » و« كلارندون »

---

(1) Kinross, between two seas, Lond. 1968. pp. 241 - 2.
وراجع أيضا احمد عبد الرحيم مصطفى — مصر وتركيا ص ١٣٩ — ١٤٠ .

(2) Douin, G. Op. Cit., p. 444. Cf; Kinross, Op. Cit., p. 241.
وراجع أيضا : الياس الأيوبى — مصر اسماعيل ح ١ ص ٤١٨ .

(3) Sammarco, Op. Cit, p. 176.
وراجع كل من : محمد فؤاد شكرى — مصر والسودان ص ١٠٠ — ١٠١ ، احمد عبد الرحيم — مصر وتركيا ص ١٢١ .

انما كان تهديدا من جانب انجلترا وفرنسا بتعريض الخديوية نفسها للخطر إذا حاول الخديوى الاستقلال بحكم مصر . كما كان واضحا أيضاً أن لندن وباريس معارضه للباب العالى اذا اراد الغاء نظام الوراثة الصلبية أو خلع الخديوى نفسه. ولا شك أن موقف انجلترا ذلك انما كان يمثل مصلحتها الخاصة التى كانت تهدف الى المحافظة على الأوضاع القائمة (١) . وذلك تطبيقاً لمبدأ المحافظة على كيان الامبراطورية العثمانية وحقوق التبعية للسلطان الذى سارت عليه بريطانيا فى تلك الفترة . واستعد سير «هنرى اليوت» ـ سفير انجلترا بالاستانه ـ للتوجه الى مصر ممثلا لانجلترا فقابل السلطان فى ٦ نوفمبر وصرح له السلطان بأنه لا ينوى خلع اسماعيل أو سحب أى إمتياز منه . وعزى عناد اسماعيل فى رفض طلباته الى اعتقاده ( أى اسماعيل ) بأنه يستطيع الاعتماد على فرنسا . واتجه «اليوت» الى مصر لحضور حفلات الافتتاح بعد تأكده من أن الحكومة التركية ستلجأ الى اجراءات قهرية فيما لو حاول الوالى أن يتعدى على حقوق السلطان . ولفت هنرى اليوت نظر اسماعيل الى ضرورة التفاهم مع الباب العالى . كما جرى بين السفير البريطانى وبين الامبراطور «فرانسوا يوزيف» امبراطور النمسا والكونت «دى بيست» والقنصل الفرنسى محادثات كانت مطابقة للسياسة العامة للدولة ازاء الأزمة المصرية التركية . وكانت كل هذه المحادثات تهدف الى ابقاء الأمور على ماهى عليه، ووضع حد للأزمة قبل افتتاح قناة السويس(٢).

هذا وكان الخديوى قد اعتمد فى موقفه الصلب على الحكومة الايطالية

---

(١) محمد فؤاد شكرى ـ مصر والسودان ص ١٠١ .

(2) Douin, Op. Cit., pp. 422, 423, 430.

واحمد عبد الرحيم ـ تركيا ومصر ص ١٤٠ ـ ١٤١ .

المساند لمصر والتى رفضت ادعاءات الباب العالى فى التدخل فى شئون مصر الادارية والمالية . فتحدث رئيس وزراء ايطاليا صراحة عن استقلال مصر الذاتى وهو أمر معترف به من جانب أوربا . ففى النصف الثانى من شهر سبتمبر زار الاسطول الايطالى المياه المصرية وقلّد البرنس داوستا قائد الأسطول الأمير توفيق ولى العهد ، الوشاح الأكبر لتاج ايطاليا . وكان هذا العمل فى مثل تلك الظروف يتعدى حدود المجاملات الخاصة (١) .

وبالنسبة لموقف النمسا ، فقد قلقت حكومتها من موقف الباب العالى وخشيت أن تكون هذه الأحداث مقدمة لخطط واسعة النطاق من جانب رجال الباب العالى ازاء مصر ، الأمر الذى قد يثير اضطرابا على أبواب امبراطوريتها المتفككة والتى بدأت شعوبها تتطلع إلى الروح القومية وتميل للنزعات الانفصالية (٢)

هذا فيما يتعلق بموقف أوربا ازاء اسماعيل والباب العالى ، أما فيما يتعلق بموقف الباب العالى فنجد أن عالى باشا قد شجع جرائده المعبره عن رأيه كصحيفه « تركيا » و « الليفانت هيرالد » بمهاجمة اسماعيل . وقام « بورديانو » Bordeano رئيس تحرير صحيفة « تركيا » بنشر بحث عن مركز مصر القانونى حصر فيه أخطاء اسماعيل وطالب بالحاح معاقبته عليها بالعزل من منصبه وارجاع مصر ولايه عثمانيه كباقى الولايات طبقا للفرمانات .

ورد اسماعيل على تلك الهجمات بشده وكلف هو أيضاً الجرائد وكتابا من أنصاره بتأييده وتفنيد مزاعم الباب العالى وبيان سخافه حججها . فكثرت بين

---

(1) Sammarco, Op. Cit , p. 180.

(2) Ibid.

الناس نشرات وكتب تؤيد اسماعيل وأخرى تؤيد تركيا (١) .

وتضافرت عدة عوامل تؤكد للباب العالى رغبة اسماعيل فى الانفصال عن السيادة التركية متمثلة فى تجاهل اسماعيل للباب العالى وعدم دعوته لحضور حفلات ، وعدم رده على استفسارات السلطان عن هذا الموضوع ، فى الوقت الذى أخذ فيه اسماعيل يرسل الدعوات الى أوربا . ومن ثم سرت اشاعات قوية بأن الأسطول العثمانى سيتوجه الى مصر لوضع حد لهذا الطموح غير المشروع وفى هذا الجو المشحون بالتوتر وصلت رسالة الصدر الأعظم الى الخديوى فى أوائل أغسطس تطالبه بتقديم ايضاحات عاجله ، وإلا اعتبرت الدولة العثمانية تصرفات الخديوى خارقه لفرمان ١٨٤١ .

وأرسلت حكومتا انجلترا وفرنسا الى ممثليهما فى مصر بوجوب ارسال الوالى ردا مرضيا للباب العالى . واضافت انجلترا أنه من المستحسن أن يوضح الخديوى فى رده عزمه على التوجه للاستانه لتقديم فروض الولاء للسلطان . ولكن الخديوى رفض التوجه للاستانه . وأرسل للسلطان ، رداً على رسالته فى أول أغسطس . رد فيها على النقاط التى أثارها الباب العالى . ولكن السلطان ارسل اليه رساله ثانية فى ٢٩ أغسطس يطالبه فيها مراعاة حرفيه فرمان ١٨٤١ ولما لم يرد الخديوى على رسالته ، ترددت شائعات بأن الخديوى يبغى اعلان استقلاله عند حفلات افتتاح قناة السويس (٢) .

---

(١) الياس الأيوبى — مصر اسماعيل ج ١ ص ٤١١ ـ ٤١٢ ، ويذكر الأيوبى أن من أمثلة الكتب التى ظهرت فى تلك الفترة وتداولها الناس وتؤيد وجهة النظر التركية « مصر حسب معاهدات ١٨٤٠ ـ ١٨٤١ » لبرديانو ، مصر وتركيا ـ لجـاى لساك ، ومسألة باشا مصر ـ للوكفتش Lucovich ـ والخلاف المصرى التركى للورى .

وراجع ـ احمد عبد الرحيم مصطفى ـ مصر وتركيا ص ١١٩ .

(٢) مصطفى الحفناوى ـ قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ج ١ ص ٣٧٣ ـ ٣٧٤ .

فضل الباب العالى السكوت مؤقتاً ، ولكن سخطه على اسماعيل على أى حال تمثل فى عدم حضوره احتفالات الافتتاح ، كما لم ينب عنه أحداً فى ذلك .

وتمكن اسماعيل بذلك من التفرغ للقيام بالاحتفالات قياماً يبهر الجيل الحاضر ويدوى صداه فى آذان القرون المقبلة للأبد (١) .

وتشيد جميع المراجع الأوربية فى حديثها عن القناة وافتتاحها للملاحة(٢) بالفضل كل الفضل لدى لسبس فى شق القناة ، وبشجاعته ودبلوماسيته . أما المراجع الفرنسية فتشيد متباهية بهذا العمل الفرنسى العظيم وتصف دى لسبس بأنه عبقرية فذة ، بل لقد ذهب بعض الكتاب الى ضرورة اطلاق اسم

---

(١) الياس الأيوبى ، عصر اسماعيل حـ ٢ ص ٤٨٦ .

(٢) بالنسبة لحفلات الافتتاح توجد مراجع عديدة عن هذا الموضوع منها :

Canal de Suez, Invitation a l'inaugeration, doss No. 19/9 et fêtes de l'inauguration do 19/8. (وثائق عابدين)

— Douin, G., Tom II, Op. Cit., pp 451 - 475.

— Sammarco, Angelo, Tom III, Op. Cit., pp. 191 - 206.

— De Lesseps, Lettres, Journals et documents ponr servir a' L'historie du Canal Vol. No. 5 pp. 319 - 351.

— Itineraire des invités aux fêtes d'inauguration du Canal de Suez.

— Nicole, Inauguration du Canal du Suez.

( وبه صور الاحتفالات )

ويذكر ساماركو فى هامش كتابه حـ ٣ ص ١٦٢ – ١٩٣ بوجود وثائق بأرشيف فرنسا عن هذا الموضوع :

Archives Nationales du Minstere des Affairs Etrangères. Egypte 46, F. 258.

الياس الأيوبى – عصر اسماعيل حـ ١ ص ٤١٨ – ٤٤٥ .

« قنا ة دى لسبس » بدلا من قناة السويس ، مثل مضيق ( ماجلان ) مثلا . ذلك أنه استطاع أن يتغلب على كافة العقبات وجمع المال وأنجز الأعمال العظيمة (١) ولقد شبه أحد الخطباء — فى حفلات افتتاح قناة السويس — دى لسبس « بكولومبس » فانفجر المدعوون فى تصفيق حاد (٢) . وهم بذلك ناسين أو متناسين التضحية العظيمة التى قدمها شعب مصر فى ظل السخرة لاتمام الحفر ؛ وكذا استنزاف مواردها الى أن تم شق قناة السويس .

تدفقت مياه البحر المتوسط الى البحيرات المرة لأول مرة فى ١٤ مارس ١٨٦٩ وفى ١٥ أغسطس من نفس العام تدفقت مياه البحر الأحمر فى البحيرات المرة ، وبذلك تم أول التقـــاء بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر عند الدفرسوار (٣) . ويطلب هذا العمل رفع ٧٥ مليون متر مكب من الأتربة فى

---

(1) Frederic de Cóninck, Le Canal de Suez après l'inauguration. Paris, Octobre 1869, p 7.

(2) Fitzgerald, Percy, The great canal at Suez, London 1876, Vol. II p. 35.

وفى الواقع فان دى لسبس لم يكن له فضل فكرة انشاء قناة السويس ، راجع رسالة الماجستير القيمة تأليف محمود صالح منسى «مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفرديناند دى لسبس» دار الفكر العربى ١٩٧١ . يوضح فيها علاقة دى لسبس بالسان سيمونيين وجمية الدراسات الخاصة بقناة السويس وانفصاله عنهم . والجهود الفنية والدبلوماسية من أجل شق طريق مائى فى برزخ السويس حتى سنة ١٨٥٦ .

(3) Fitzgerald, Op. Cit. p. 17; Charles Roux, Tom I. Op. Cit. p. 383.

Hallberg, Op. Cit. pp. 213 – 4, Lord Kinros, Op. Cit., pp. 232, 5. Zananiri, G, Le Khedive Ismail. Alex. 1923, p. 79. →

عمليات حفر قناة السويس (١) . ثم سارت الأعمال بعد ذلك ليل نهار باستكمال تجهيز القناة للافتتاح ، وكان دى لسبس قد صرح فى اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين بتاريخ ٢ أغسطس ١٨٦٩ بأن افتتاح قناة السويس للملاحة سيكون فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ (٢) وكان الخديوى مشغولا أثناء الصيف بتجهيز برنامج الاحتفالات وفى نهاية يوليو كان قد أرسل خطابات الى زعماء أوربا لحضور حفلات افتتاح القناة . وكان نوبار قد سافر الى أوربا ، واجتمع بدى لسبس ليعد معه تفاصيل الاحتفالات (٣) .

وقد بدأ توافد المدعوين الى مصر ، فأنابت ملكة انجلترا سفيرها بالاستانة ( سيرهنرى اليوت ) لحضور حفلات الافتتاح ، أما السلطان عبد العزيز فلم يحضر ولم يكلف أحداً من رجال دولته بتمثيله ، بل اكتفى بالايعاز لسفير انجلترا ، هنرى اليوت ، بذكر اسمه عند افتتاح القناة . وسر اسماعيل لتغيب السلطان لأن وجوده على رأس ذلك الاحتفال كان من شأنه أن يضع خديوى

---

= أما ( سماركو ) فقد أورد فى كتابه ﺣ ٣ تاريخ مصر الحديث ص ١٩١ الفصل التاسع ـ أن ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر تم فى ١٥ ابريل ١٨٦٩ ـ وهذا خطأ ـ وصحته ١٥ أغسطس ١٨٦٩ . كذلك وقع عبد الرحمن الرافعى ـ عصر اسماعيل ﺣ ١ ص ١٠١ فى خطأ تحديد التاريخ فذكر أن التقاء مياه البحر الأحمر بالأبيض تم فى نوفمبر ١٩٦٩ .

(1) Douin, Tom II, Op. Cit., pp. 431.

(2) Charles Roux, Tom. I, Op. Cit. pp. 383 - 4.

وكانت ابعاد القناة عند الافتتاح ـ الطول ٠٢٠ر١٦٢ ك م ـ العمق : ٨ متر ـ العرض عند القاع ٢٢ متر ـ العرض عند مستوى سطح الماء ٥٤ متراً ـ الغاطس المسموح به للسفن العابرة ٧٨ر٦ مترا = ٢٠ر٢٢ قدم .

(1) Douin, G., Op. Cit., p. 432—3, 435.

وراجع أيضا : Sammarço, T. iii, Op. Cit., p. 433.

مصر فى مرتبة الولاية العثمانية ، بينما عدم وجوده كان برهانا محسوسا على جلوس الخديوى فى مصاف الملوك ، وعلى استقلال مصر عن تركيا بما لها من علاقات بالدول الأجنبية ، وخاصة بعد أن أصبحت احتجاجات الباب العالى حبراً على ورق (١) .

وفى برلين قبل أمير بروسيا الدعوة — لأن الملك كان مسنا ولا يستطيع تحمل مشاق السفر . أما فى فينا فقد أعلنت الحكومة موافقتها على حضور حفلات الافتتاح وأعلن الامبراطور « فرانسيس » « Francois Joseph » أنه سيحضر بنفسه الاحتفالات وأنه سيتوجه أولا للقسطنطينية لزيارة السلطان ثم يتابع رحلته بعد ذلك للقدس ثم يتجه الى مصر (٢)

وأناب ملك هولندا شقيقه الأمير « هنرى » « Henery » ، وعينت الحكومة الروسية الجنرال « اجناتيف » Ignatiev سفيرها بالقسطنطينية لحضور الاحتفال أما ملك اليونان فكان قد قبل الدعوة وكانت لديه الرغبة فى الحضور لمصر، إلا أن ظروف العداء بين الخديوى والسلطان حالت دون ذلك . وحتى لا يساء تفسير زيارته لمصر فى القسطنطينية فقد أعلن عدوله عن هذه الزيارة . كذلك تجنب الامير «أوسكار» شقيق ملك السويد والنرويج تلبيته الدعوة لنفس السبب . كما اعتذر « الجنرال جرانت » رئيس الولايات المتحدة الأمريكية عن الحضور . ووصل الامير « أميدى » « Amedée » دوق بيدمونت للاسكندرية فى سبتمبر ١٨٦٩ فى أسطول ايطالى ممثلا للملك فيكتور عمانويل الثانى فى الاحتفالات ،

---

(١) الياس الأيوبى ، مصر اسماعيل جـ ١ ص ٤١٧ — ٤١٨ .

(2) Douin, Op. Cit; p. 433;

الا أن الظروف اضطرت الأسطول لمغادره مصر فى ٢١ أكتوبر ، وبذلك لم يشترك فى حفلات الافتتاح (١) .

كذلك دعى رجال العلم والكتاب والمحامين والصحافة والرجال البارزين وقد قدرت بعض المراجع المدعوين بحوالى ستة آلاف مدعو (٢) .

كذلك حضر الحفل ممثلين لشركة « المساجيرى ماريتيم الفرنسية » وهى كبرى الشركات الملاحية فى فرنسا . وأركان حرب الأساطيل المتعددة وسفراء الدول وقناصلها (٣) فقد طلبت كل الدول من قناصلها تمثيلها فى حفلات الافتتاح(٤) . وهكذا توافدت على مصر سفن من جميع انحاء العالم وغصت القاهرة بالمدعوين الذين تحملت الدولة نفقات مجيئهم وعودتهم لبلادهم بالدرجة الأولى. واصطفت اساطيل الدول بما فيها الأسطول المصرى فى ميناء بورسعيد الذى كان مزدانا بالأعلام والانوار ، كما زين حاجز الامواج ببور سعيد وانطلقت الانوار من قمة فنار بور سعيد (٥) . وعن يوم الافتتاح يذكر « شارل رو » أسماء وجنسيات السفن المشتركة فى الاحتفالات وترتيبها فى عبور القناة ، وقد بلغ عدد السفن الموجودة بميناء بورسعيد ثمانين سفينة من جنسيات مختلفة منها خمسون سفينة حربية . وكانت هناك ست سفن حربيـة مصرية ، وست فرنسية واثنتا عشرة سفينه انجليزية ،

(1) Douin, Op. Cit., p. 434.

(2) Ibid.

(٣) الياس الأيوبى ـ مصر اسماعيل جـ ١ ص ٤٤٧ .

(4) Zananire, Op. Cit. p. 81.

(5) Fitzgerald, Op. Cit., Vol. 2 p. 36.

وراجع أيضاً الياس الأيوبى جـ ١ ص ٤٢٠ ـ لم أورد تفاصيل حفلات الافتتاح التى اسهبت فى وصفها المراجع والمجلات العديدة السابق ذكرها .

وسبع سفن نمسارية ، وخمس المانية وواحدة روسية وواحدة دانمراكية واثنتان هولنديتان واثنتان اسكندنافيتان ومثلهما أسبانيتين ، وفرقاطتين بريطانيتين كبيرتين . أما الاسطول الايطالى فقد انسحب كما ذكرنا لمرض الملك ، الا أن ايطاليا بقيت ممثله بسفن تجارية عديدة (١) .

ويرى الباحث فى ذلك العدد الضخم من السفن الحربية والتجارية مظاهرة عسكرية عالمية بميناء بورسعيد أقبلت من دول مختلفة لتثبت كل واحدة للأخرى أهمية قناة السويس لها ، سواء من الناحية الاستراتيجية أو التجارية . فلم تكن اذن هذه المظاهرة البحرية العالمية وار كان حرب الاساطيل الذين توافدوا معها سوى مظهر من مظاهر الصراع السلمى الخفى لدراسة القناة على الطبيعة و المرور فيها والتأكيد على أهميتها بالنسبة للتجارة العالمية بين الشرق والغرب . وكانت دعوات الخديوى للاحتفالات فى الواقع بمثابة دعوة مفتوحة لاثارة أطماع الدول الاستعمارية فى مصر لاهميتها وغناها .

وقد كانت فرنسا ممثله فى امبراطورتها التى تصدرت الاحتفالات وكان ذلك يوحى بدور بارز فى الحفل ، ففرنسا صاحبة المشروع ، وهو نتاج عبقرية فرنسيه ودعم سياسى وأدبى فرنسى إلى أن أصبح المشروع حقيقه مؤكدة .

أما انجلترا فكان أسطولها الحربى أقوى وأكبر الأساطيل الموجودة فى الاحتفال . أما بقية الدول مثل النمسا وألمانيا وإيطاليا والروسيا والدانمرك

---

(1) Roux, J. C., Op. Cit, T2 pp. 395 - 6.

ذكر شارل رو فى هامش ص ٣٩٥ ـ ٦ اسماء السفن وجنسياتها وترتيب دخولها القناة واجع أيضا :

Douin, op. Cit., p. 452, Cf. Kinross, Op. Cit. p. 245.

وهولندا والسويد والنرويج وأسبانيا وهى دول بحريه اشتركت أساطيلها فى الاحتفال . وعندما اكتمل ذلك العدد الضخم من المدعوين ببورسعيد (١) دوت المدافع من كل جهه ايذاناً ببـدء الاحتفالات . وأقيمت فى بورسعيد ثلاثة سرادقات واحـد لأرقى الضيوف والثانى للعلمـاء المسلمين والثالث للمسيحيين (٢) . وقام بعض علماء المسلمين بالقاء خطب وجيزة وتلاهم بعض القساوسة ثم توالى خطباء كثيرون ، أشادوا بفضل فرنسا ودى لسبس لاتمام هذا العمل العظيم . ثم شرع فى الافتتاح وانتشر المدعوون يشاهدون الأعمال التى تمت على يد الشركة . وفى المساء مدت الموائد الفاخرة لستة آلاف مدعو وانتشرت الزينات وتجلل شاطىء آسيا وأفريقيا بالنور . ويصف « فريسينيه » الاحتفالات بقوله : « لقد كان الاحتفال بافتتاح القناة بالغاً فى البهاء والجلال بدرجة لم يعهد لها مثيل وظهرت القناة فى ذلك اليوم وكأنها رمز السلام وشارة

---

(١) كان برنامج الاحتفالات يقضى بقضاء خمسة أيام فى القاهرة ، ٢٤ يوماً فى رحلة نيلية لزيارة معالم الوجه القبلى وآثاره وأصدر اسماعيل كتيب خاص ببرنامج احتفالات افتتاح قناة السويس فيه تفاصيل برامج الضيافة فى الأيام السابقة على الاحتفال : فى اليوم الأول نزهة فى داخل المدينة وزيارة الأسواق ، والثانى : زيارة المساجد والقلعة . أما الوجه القبلى فزيارة الآثار الفرعونية ومدن الوجه القبلى راجع تفاصيل الاحتفال فى كتاب :

Itinéraire des invités aux fêtes d'inauguration de Canal de Suez.

ويذكر الكاتب الصحفى « آلان مورهيد » فى كتابه عن النيل الأبيض : أن تدابير اسماعيل لافتتاح القناة مثل بزخ هارون الرشيد . واعدت زخيرة من الصواريخ النارية لتحية الافتتاح . واستدعى من فرنسا وايطاليا ٥٠٠ طباخ و ١٠٠٠ خادم لتقديم الطعام لستة آلاف ضيف ووفرت أحسن الخمور وأغلى الأطعمة دون حساب راجع :

Moorhead, Alan, The White Nile. Penguin Books. London 1963. p. 147,

(2) Moorhead, Op. Cit. p. 147; Cf. Zananir., Op. Cit., p. 85.

الاتحاد بين دول العالم وعدة من أقوى عدد الحضارة والجد . ثم يضيف : «ولأسباب عديدة اهتم دى لسبس وكذا والى مصر بدعوة كبار ممثلى دول العالم وكان غرض دى لسبس التأكيد للعالم نجاح المشروع الذى لم يعترف بتحقيقه دهراً طويلا وأن يكون فى هذا الاعلان ما يصبوا اليه التجار لجنى ثماره من ثروة واستثمار لأموالهم كما أن اسماعيل أراد بهذا الاحتفال النادر أن يقدم ازائه مثلا محسوسا على قدرته وعظمته ، وعظمة مصر وأن يأخذ مكانه بين الملوك وفى نفس الوقت يدعم مركزه أمام الباب العالى بالاضافه إلى أنه كان يهدف أيضاً الى تهيئة الأسواق المالية بأوربا لقبول مايحتاج اليه من قروض»(١).

ومع ذلك فلم يحل كل هذا دون حدوث بعض المفاجآت التى كادت تودى بعظمة هذا الحفل وبهائه ، إذ سرت شائعة فى الاسكندرية والقاهرة قبيل الافتتاح بأن القناة غير صالحة للعبور وأن حفلات الافتتاح قد أجلت وأن الامبراطورة قد رحلت لفرنسا وعاد امبراطور النمسا لنمسا لترييستا ، وأن صخرة كبيرة اعترضت طريق الممر المائى وأن حريقاً هائلا دمر ستين منزلا بالاسماعيلية وأن المهندسين هربوا وأن دى لسبس فقد رشده وأن كبير المقاولين (المسيو لافاليه) صعق فانتحر يأسا (٢) .

والواقع أنه كان لهذه الشائعات جانب ضئيل من الحقيقة ومرجعه إلى أن عملية إجراء ( مجسات ) للقناة كان قد تقرر إجراؤها قبل الافتتاح بحوالى خمسة

(1) Freycinet, La Question d'Egypte. Paris. 1904 pp. 127-128, Cf. Adam, Juliette, L'Angleterre en Egypte. Paris. 1922, p. 25.

(2) Etienne Micard, Le Canal de Suez et la Génie Francais ( Paris 1922, pp. 156 - 167 ).

وراجع أيضا : الياس الأيوبى ـ مصر اسماعيل حـ ١ ص ١٣٠ ؛ ـ ١٣١ .

عشر يوما وتقضى بأن يمسح كل مائه وخمسون متراً من قاع القناة للتأكد من خلوه من عائق قبيل عبور قافلة الضيوف، وأثناء ذلك عثر على صخرة كبيرة وأبلغ دى لسبس فأسرع الى مكان الحادث وكانت الصخرة ترتفع خمسة عشر قدما عن قاع القناة تاركه فقط ما بين تسعه أو عشرة أقـــدام تحت سطح الماء فأحضروا باروداً من القاهرة وتم نسف تلك الصخرة(١). وفى بورسعيد انفجر مخزن للصواريخ النارية وكاد يقضى على المدينة(٢). كذلك يذكر دى لسبس أنه فى المساء وعندما كان يقوم بعمل الترتيبات اللازمة مع قبطان ميناء بورسعيد، وبعـد ترتيب كل شيء، فوجىء فى منتصف الليلة السابقة على الاحتفـال بنبـأ جنوح سفينة حربية مصرية ( لطيف ) على بعد ثلاثين كيلو متر من بورسعيد - بالقرب من القنطرة ــ بالمجرى الملاحى، فسدت القناة فأسرع القناة دى لسبس إلى مكان الحادث بجميع المعدات لتعويمها، كما أرسلت سفينة تجارية مجهزة بالمعدات لنجدتها ولكنهم عادوا فى الثانية والنصف صباحاً دون تحريكها وعلم الخديوى اسماعيل فى الساعة الثالثة صباحاً بالنبأ وكان موجودا بالاسماعيلية لعمل الترتيبات اللازمة لاستقبال الملوك والرؤساء بالاسماعيلية عند وصولهم اليها، فغادرها على الفور عند سماعه لهذا النبأ بسرعة واستدعى دى لسبس على ظهر السفينة وكان قلقاً لأن تأجيل الاحتفالات ستؤكد الشائعات. فقـام باحضـار ألف من البحاره المصريين الموجودين ببورسعيد والتابعين للبحرية المصرية للمساعدة فى عملية تعويم السفينة الحربية ( لطيف ) وكان مما قاله اسماعيل لدى لسبس

---

(1) Fitzgerald, Vol II Op. Cit. pp. 23 - 27.
وأنظر : Charles, Roux, T. ii, Op. Cit. pp. 394 - 5.
وأنظر الياس الأيوبى ـ جـ ١ ص ٤٣٠ ـ ٤٣١.

(2) Moorhead, Op. Cit p. 147.

أنه إذا لم يتمكن من تعويم السفينة فسيقوم بنفسها ، وابتهج دى لسبس لتلك الفكرة التى لم يستطيع ذكرها صراحة . لكن البحارة المصريين تمكنوا من انقاذ السفينة الحربية وسحبت إلى القنطرة وانتظرت عبور القافلة وزينت بالأعلام استعدادا لاطلاق مدافعها تحية للامبراطورة والقافلة (١) ولعل هذه الحادثة توضح إلى أى مدى كان الخديوى على استعداد للتضحية بإحدى قطع الأسطول المصرى فى سبيل إنجاح الاحتفال تلك الفكرة التى راودت دى لسبس ولكنه لم يستطيع التصريح بها .

وهكذا بدأت السفن تعبر قناة السويس صباح يوم ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ يتقدمها اليخت وايجل ، مقلا امبراطورة فرنسا (أوجينى) ويذكر ولسن ( wilson ) فى كتاب « قناة السويس » أن الخديوى اسماعيل سمح للسفن العابرة فى القناة فى الايام الاربع الاول من الافتتاح بالعبور مجاناً دون تحصيل رسوم المرور (٢)

وواصلت القافلة سيرها عبر قناة السويس ، وعندما وصلت باخرة الامبراطورة بالقنطرة مارة بالفرقاطة المصرية ( لطيف ) واطلقت هذه مدافعها ترحيباً بالامبراطورة ظنت ومن معها أن تلك السفينة الحربية انما وضعت هناك خصيصاً لتحيتها فأعجبت بالفكرة الجميلة وشكرت اسماعيل لرقة ذوقه (٣) واتجهت القافلة للاسماعيلية ، وعندما وصلت الامبراطورة أوجينى للاسماعيلية

---

(1) Fitzgerald, T. II Op. Cit. pp. 29 - 32.
وأنظر أيضا : Lord Kinross, Op. Cit. p. 247.
وراجع أيضا : Sammarco, Tom III Op. Cit. p. 196.
وراجع الياس الأيوبى ـ عصر اسماعيل حـ ١ ص ٤٣٢ ـ ٤٣٣ .

(2) Wilson, Op. Cit, p. 196.

(٣) الياس الأيوبى ـ عصر اسماعيل حـ ١ ص ٤٣٢ ـ ٤٣٣ .

وهى تقابل فى كل مكان بالتصفيق والهتاف أحست بالفخر والعظمة والتكريم للعلم الفرنسى إذ كانت تعتبر أن هذا العمل انتصار فرنسى ، وانتصاراً لنفوذ فرنسا فى مصر والعالم . واجتاحت نفس الامبراطوره مشاعر فياضه اضطرتها إلى مغادرة مكانها من الاحتفال وسمع بكائها من فرط التأثر ولم يكن ذلك بروعة الاستقبال وحده وانما كانت تعتبرة انتصارا لفرنسا (١) .

وفى الاسماعيلية أعد اسماعيل مرقصاً وملاهى ومباهج — ليس هنا مجال سردها تفصيلا — وكان الأهالى فى الإسماعيلية وعلى شواطىء بحيرة التمساح يحتفلون بهذه المناسبة ونزل المدعوون من سفنهم إلى الاسماعيلية حيث جرت احتفالات استمرت حتى ليلة ١٨ نوفمبر ؛ ثم اتجهت القافلة بعد ذلك للسويس فوصلتها فى ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ . وعندما وصلت الامبراطورة للسويس سارعت بارسال برقية الى باريس تنبىء زوجها : بأن الأمر قد انقضى وتم اجتياز قناة السويس ، وكذا فعل بقية المدعوين ، فأرسلوا برقيات لدولهم بهذا المعنى . ثم توجهوا جميعاً لتهنئة الامبراطوره ( أوجينى ) على هذا العمل المجيد الذى تم على يدى ( ذلك الفرنسى العظيم ) (٢) .

ولكن هذا فى الواقع قد كلف ميزانية مصر مبالغ طائلة فيذكر ( دوان ) بأن الخديوى اسماعيل أنفق احتفالات القناة خمسين مليونا من الفرنكات كما قدره بأنه يعادل نصف دخل مصر السنوى (٣) إلا أن الياس الأيوبى يبرر ذلك

---

(1) Fitzgerald, Vol. ii. Op. Cit. pp. 39 – 40.

(٢) الياس الأيوبى ـ عصر اسماعيل حـ ١ ص ٤٤٠ ـ ٤٤١ .

(٣) Douin, ii, Op Cit. p. 418. ـ ويذكر عبد الرحمن الرافعى فى كتابه عصر اسماعيل حـ ١ ص ١٠١ أن نفقات الاحتفال بلغت على أصح تقدير ١٫٤٠٠٫٠٠٠ جنيه،أما الياس الأيوبى ـ اسماعيل جـ ١ ص٤٤٣ فيقدر نفقات الاحتفال فيمابين مليونين =

بأن الهدف من وراء ذلك يرجع الى رغبة اسماعيل فى تأكيد استقلال مصر السياسى (١) .

والحقيقة أن ذلك الإسراف قد جرّ الخراب على مصر فقد أدت الأزمة الماليه إلى إزدياد التدخل الاجنبى فى شئون مصر ، وعندما اشتدت الازمة المالية لجأ اسماعيل إلى بيع أسهم مصر فى قناة السويس وكان ذلك بداية الطريق أمام أنجلترا الذى قادها إلى إحتلال مصر عام ١٨٨٢ .

ولم تقتصر الاحتفالات على المظاهرة العسكرية البحرية التى أقيمت بهذه المناسبة ، وانما كان هناك جانب آخر له أهميته وهو المؤتمر التجارى الدولى الذى عقد أثناء الاحتفالات والذى اهتم بالجانب الاقتصادى للقناة وأثرها على التجارة الدولية .

إذ لفت مشروع قناة السويس اهتمام «الرابطة الدولية لتنمية التجارة :
L'Association Internationale pour Ie dévelopement du commerce
وهى منظمة تكونت عند نهاية معرض باريس الدولى العالمى ١٨٦٧ م ، وهو المعرض الذى اشتركت فيه مصر بناء على دعوة الامبراطور نابليون وحضر اسماعيل شخصياً حيث وصل باريس فى ١٦ يونيه ١٨٦٧ (٢) .

= وثلاثمائة الف جنيه انجليزى وأربعة ملايين جنيه ، أما الدكتور محمد صبرى فيقدر نفقات الاحتفال بحوالى مائة مليون فرنك راجع كتابه :
Sabry, M. L'Empire Egyptien sous Ismail 1863 - 79. Paris 1933 p. 148.

( وهو موجود بمكتبة الآداب باسكندرية تحت رقم B - 4473 )

(١) الياس الأيوبى ـ مصر اسماعيل ج ١ ص ٤٤٤ ـ ٤٤٥ .

(2) Douin, G, Op. Cit, pp. 1 - 26; Sammarco, A, T. ii, Op. Cit. pp 166 – 7.

ولقد أشادت صحيفة « Le Journal des Débats » بصداقة اسماعيل لفرنسا وخصوصا اهتمامه بالمشروع الكبير ( قناة السويس ) . وهناك تقابل الخديوى مع مجلس إدارة شركة قناة السويس وكان بالمعرض قسم خاص بشركة قناة السويس العالمية وعرضت فيه نموذجاً مجسماً للقناة وبرزخ السويس وموانىء ومدن بورسعيد والاسماعيلية والسويس . ونموذجاً كبيراً لمنطقة قناة السويس ، وكذلك الآثار التى وجدت بالمنطقة عند عمليات الحفر . واجتذب قسم قناة السويس بالمعرض جميع الزوار وذلك ما ذكرته جريدة La Gazette de France الباريسية ( ٢٥ يونيه ١٨٦٧ ) . وكان دى لسبس يشرح مشروعه بفخر فى المعرض (١) ، وعند نهاية المعرض قرر مؤسسو الرابطة المذكورة لتشجيع الغرف التجارية الأوربية دراسة هذه الظاهرة الجديدة من جميع الوجوه وتقديم مقترحاتهم بعد اجراء دراساتهم لكل الأسئلة المذكورة بعد التشاور فيما بينهم (٢) وهكذا بدأ اهتمام « الرابطة الدولية لتنمية التجارة » بهذا المشروع وتركزت دراساتهم حول التساؤلات الآتية : —

---

= وراجع أيضا : اليـاس الأيوبى ج ١ ص ٢٣ عن معرض باريس الدولى عام ١٨٦٧ .
هذا ويوجد بمكتبة بلدية الاسكندرية كتاب خاص عن مصر بمعرض باريس :

Charles Edmond, L'Egypte à l'Exposition Universelle de Paris 1867. Paris 1867.

(1) Roux, Op. Cit. T. i. p. 382.

وأنظر أيضا : Douin, T. ii, Op. Cit. pp. 1 – 26.

كانت هذه أول رحلة لاسماعيل لأوربا وتوجه بعد زيارته لفرنسا الى لندن وهناك استقبل بحرارة ورحبت به الدوائر التجارية وملاك السفن واصحاب مصانع الغزل والنسيج البريطانيين .

(2) Douin, G., Tom ii, p. 494.

١ - ما هى الأسواق والتسهيلات الجديدة التى سيفتحها طريق قناة السويس البحرى أمام التجارة الدولية ؟ وما المشاريع التى لها الأولوية الملحوظة بالنسبة للمناطق الجديدة التى تكون معرفتنا بها ضئيلة والواقعة على سواحل البحر الأحمر وشرق أفريقيا ؟

٢ - كيف يمكن الاستفاده من هذه القناة تجارياً ؟

٣ - ما هى وحدة قياس السفن ؟ ومسألة حياد قناة السويس ؟

وقد وافق أعضاء المؤتمر على أن تكون مصر مكان اجتماع ممثلى الغرف التجارية القادم، لأنه سيحضر لمصر شخصيات مشهورة للمساهمة فى حفلات افتتاح قناة السويس ومن ثم توافد أعضاء المؤتمر على القاهرة أثناء احتفالات الافتتاح فى شهر نوفمبر ١٨٦٩ (١) ورحب بهم الخديوى بحرارة عند إجتماعهم بالقاهرة واستقبل مندوبى المؤتمر فى ٦ نوفمبر ١٨٦٩ ووعدهم بتقديم دعم

---

(١) من أعضاء المؤتمر : Minghetti وزير الزراعة والتجارة الايطالى - البارون دى جاجرن De Gagern ( مستشار بالمحكمة العليا ) ومدير الشئون التجارية بوزارة الخارجية بفينا مندوبا عن النمسا والمجر - Kendell ممثلا لاتحاد شمال المانيا - Munch Roeder قنصل عام السويد والنرويج بالاسكندرية ممثلا لمملكة اسكندنافيا المتحدة - de Saavedra مدير عام الأشغال العامة والزراعة والصناعة بمدريد ممثلا لأسبانيا و Torelli وزير التجارة سابقا للمملكة الايطالية، ومبعوثى الغرف التجارية للبلاد الآتية : Stettin ( ببولندا حاليا ) - بودابست - فينا - هامبورج - روتويل Rotweil - تريستا أنفرس - الطونا Altona ( بالولايات المتحدة ) مانشستر - ليباخ - برت - المتز Olmutz ( بالمانيا ) - برشلونة - مرسيليا - زتيا Zittau بألمانيا - فيوم Fiume ( ميناء يوغوسلاف حاليا وسابقا تابع لايطاليا ) راجع : Douin ii p. 495.

وكان هؤلاء الاعضاء تحدوهم الرغبة فى زيارة مصر لمشاهدة معالمها التاريخية .

ومساندة حكومته ، وطلب الأعضاء أن يكون الخديوى رئيساً للمؤتمر فقبل تلبية لطلبهم . وقد قامت هذه الرابطة بدراسة النقاط التى طرحت فى المعرض السابق مع إضافة : ( اعفاء كافة البضائع المارة بقناة السويس من كل الضرائب واعفاء السفن المحملة بالفحم من رسوم المرور — انشاء منطقة حرة بالسويس — احترام الملكية الخاصة فى البحار ) إلى جانب قرارات أخرى خاصة بظروف مصر التجارية ، وبذل كل الجهود لانجاز الدراسات الهيدوجرافية للبحر الأحمر ، وطبع خرائط وبناء الفنارات (١) .

وعقدت جلسة فى ٨ نوفمبر ١٨٦٩ بقصر عابدين حضرها الخديوى اسماعيل وألقى الخديوى فى المؤتمر كلمة عن اقتصاد مصر تعرض فيها لمسألة أعفاء سفن نقل الفحم من رسوم المرور ، أما بالنسبة لقانون الحولة الخاص بشركة قناة السويس والرسوم ، على الفحم ، فذكر أنها تمثل جزءا هاماً بالنسبة للميزانية المصرية وأن تلك الاشياء يمكن معالجتها بترتيبات خاصة .

أما بالنسبة لسوق البضائع الحرة فقد ذكر أنه سبق أن أبدى دى لسبس رغبته فى إنشاء ميناء حر ( Port Franc ) ببورسعيد ، ولكن ظهر أن هذا المشروع غير عملى لاستحالة بقائه مناسباً وأن موظفى الجمارك ليست لديهم دراية بالتجارة الدولية . وعرض الخديوى مسألة اصدار خرائط هيدروجرافية جديدة خاصة بالبحر الاحمر ، وذكر أن موضوع إقامة فنارات بالبحر الاحمر يدرس مع جميع الجهات المعنية . وعقدت الجلسة الأخيرة للمؤتمر فى ١٨ نوفمبر ١٨٦٩ بالاسماعيلية برئاسة (Gagern) — مدير الشئون التجارية بوزارة الخارجية بفيينا وممثل النمسا — وحضرها أعضاء جدد يمثلون الغرف التجارية

---

(1) Douin, ii. p. 495.

لدول أوربا(١) . وأعلن فى ختام المؤتمر (يوم ٢٤ نوفمبر ١٨٦٩) المنعقد بقصر عابدين ، بعد أن صاغ أبحاثه فى عدة مواد التوصيات الختامية الآتية :

١ — من المرغوب فيه — وبناء على إعلان الحكومة المصرية — اعفاء كافة البضائع المارة بقناة السويس من رسوم المرور والضرائب ،

٢ — من الضرورى اعتراف كافة الدول بحياد القناة دولياً .

٣ — فى حالة الحرب يكون من الضرورى — حسب القانون البحرى — احترام الدول للملكية البحرية وأن يكون الحصار البحرى مقصوراً فقط على الاماكن التى بها تحصينات .

٤ — أن تطور التجارة العالمية وتجارة مصر نتيجة لافتتاح قناة السويس يستتبع قيام حق الاستخدام التجارى على أسس جديدة وراسخة .

٥ — من المرغوب فيه — ازاء تطور تجارة أوربا مع مستعمراتها فى الشرق ومرورها بقناة السويس — أن تعلن الدول الكبرى صراحة عن تدعيم المصالح المشتركة فى هذا العصر الامبريالى .

٦ — يجب أن يتم وبسرعة حل مشكلة « وحدة قياس السفن » من أجل مصلحة التجارة وإلى أن يتم التوصل لحل فان المؤتمر يوصى باستخدام جداول الاستنزالات التى يستعملها «مكتب الفريتاس الفرنسى» ، كما يوصى فى نفس الوقت بقبول إجراءات استنزال الفراغ الذى تشغله غرفة الآلات ومستودعات الفحم من حمولة السفينة البخارية أو السفن المشتركة .

٧ — يعتبر المؤتمر أن الشرط الأول لتطور الملاحة فى القناة هو تخفيض

---

(1) Ibid. p. 495 - 7.

سعر الفحم ، من أجل المصلحة العامة ، أما السفن المحملة بالفحم تماماً فيجب اعفاؤها كلية من رسوم المرور .

٨ — يوصى المؤتمر بأن السفن التى تصل فارغة إلى أى نقطة من القناة وتعود محملة مرة أخرى يجب أن تحتسب ذلك مرة عبور واحدة بالنسبة لرسوم المرور .

٩ — يجب أن تكون رسوم الميناء على السفن مناسبة ومعقولة .

١٠ — من المرغوب فيه ، وتشجيعاً للتجارة العالمية ، أن تقوم الحكومة المصرية بتسهيل عملية تعمير برزخ السويس وإيجاد أسواق ومخازن ومحلات وأسواق حره .

١١ — من الضرورى بالنسبة للدول التى يهمها أمر الملاحة بالبحر الأحمر أن تطبع خرائط ، هيدروجرافية ، توضح مسالك البحر الأحمر . ومن المهم أيضا إنشاء فنارات جديدة على جانبى هذا البحر ، يحصل عنها رسوم معتدلة(١).

ويرى الباحث أن توصيات هذا المؤتمر كانت أهم شىء بالنسبة لحفلات افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية . ذلك أن هذا المؤتمر تعرض لمسألتين ، كانتا وما زالتا على جانب عظيم من الأهمية بالنسبة لقناة السويس :

١ — مسألة حرية المرور وحياد القناة .

٢ — مسألة رسوم المرور وتقدير حمولة السفينة . وكانت هذه أول

---

(1) Douin, G., T. ii, Op. Cit., pp. 498 – 500; Cf. Kinross, Op. Cit. pp. 248 - 9.

ويذكر أن دى لسبس ترأس احدى جلسات المؤتمر وتحدث فيها عن مشكلة المحاكم المختلطة .

مرة فى تاريخ القناة يعلن فيها حيادها فى مؤتمر دولى . فلم يكن هناك اتفاق من قبل بين الدول يقرر نظامها .

أما المسألة الثانية التى تعرض لها المؤتمر التجارى الدولى وهى رسوم المرور وتحديد طريقة قياس السفن، فهذه كانت منذ افتتاح القناة ولا تزال حتى اليوم، مثار خلاف ونزاع بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية وحكوماتها ولم تبدأ الدول فى محاولة تسويتها إلا فى مؤتمر القسطنطينية الدولى المحـــولة فى عام ١٨٧٣(١) .

وبمجرد فتح القناة نجد برقيات عديدة تهنىء دى لسبس وفرنسا من كافة أنحاء العالم حتى من انجلترا نفسها التى وقفت ضد المشروع ارسلت مهنئة أيضا. وفى نفس الوقت أرسل المدعوون بمجرد وصولهم إلى ميناء السويس يوم ٢٠ نوفمبر ١٨٦٩ برقيات إلى حكوماتهم عن هذا الحدث التاريخى ونشرت الحكومات هذا الخبر فى صدر نشراتها الرسمية ، وعرف العالم كله فى هذا اليوم أن الشرق قد اتصل بالغرب وأن مصر العظيمة واسطة هذا التعارف الانسانى الاجتماعى(٢) .

ففى أوربا أعلن الامبراطور نابليون الثالث عند افتتاح البرلمان الفرنسى فى ٢٩ نوفمبر١٨٦٩(٣) .

---

(١) راجع بالتفصيل الفصل الثـانى من الباب الثانى عن مشكلة رسوم المرور . ومشكلة حياد القناة فى الباب الرابع ـ الفصل الأول .

(2) Ch. Roux, T. i. p. 401, Jnlliette, A. Op. Cit. p. 26.

(٣) ورد خطأ فى كتاب ـ مصطفى الحفنـاوى ، مشكلات قناة السويس حـ ١ ص ٣٧٥ ـ بأن تاريخ افتتاح البرلمان ٢٩ مايو ١٨٦٩ وصحته ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ .

« فى هذا الوقت الذى تجمع فيه أمريكا بين المحيط الهادى والمحيط الأطلسى بسكة حديد طولها ألف فرسخ ، وتحاول العقول ورؤوس الأموال أن تصل بين أجزاء المعمورة المتنائية بعضها ببعض بشبكة من المواصلات الكهربائية ، كذا عما قريب تصافح فرنسا ايطاليا عبر النفق الذى يخترق جبال الألب ، وكذلك اختلطت مياه البحر المتوسط بمياه البحر الأحمر بواسطة قناة السويس . وأوربا كلها كانت ممثلة فى حفلات الافتتاح لهذه المنشأة الكبرى ، وإذا كانت الامبراطورة تخلفت عن حضور افتتاح جلسة البرلمان اليوم ذلك لأنى حرصت على سفرها إلى بلاد تفوقنا عليها من قبل بمجد السيف ووجود الامبراطورة هناك ليس إلا تعبيراً عن عواطف فرنسا نحو عمل يرجع الفضل فيه إلى مثابرة وعبقرية أحد أبناء فرنسا » (١) . ولعل ذلك يفسر لنا سر بكاء ( أوجينى ) فى الاسماعيلية .

وعلق برلمان أسبانيا فى احدى جلساته على ذلك الحدث بقوله : « ان الانسانية لمدينة لدى لسبس بالفضل » (٢) .

أما امبراطور النمسا فقد ألقى خطاباً فى قاعة العرش - بعد عودته من احتفالات القناة - قال فيه :

« ان هذا العمل الذى شرف النبوغ الفرنسى وأعلى من قدر السيد دى لسبس مؤسسها ، يساعد تجارتنا الواسعة وصناعتنا المتطورة على النهوض ، فشجعوه

---

(1) Ch. Roux T. i. p. 401.

(2) Ch. Roux, Op. Cit. 401, Cf, A Dam Julliette, Op. Cit, p. 26.

ما أمكنكم إلى ذلك سبيلا ... » (١)

كذلك حرصت حكومة الهند الاستعمارية على إرجاع الفضل للفرنسيين وذلك فى برقية بعثت بها إلى دى لسبس يوم الافتتاح . أما فى وزارة الخارجية البريطانية فقد أرسل اللورد كلارندون برقية نصها : إلى المسيو دى لسبس «سيدى ، لقد كان للخبر الذى أذيع فى انجلترا فى الأيام الأخيرة عند افتتاح قناة السويس وقع عظيم أشاع السرور والغبطة بيننا ، وأننى إذ أبعث إليكم بتهنئتى وإلى شعب وحكومة فرنسا اللذين قدما لكم صادق العون والتأييد ، فأننى بذلك أعبر عن عواطف جميع المواطنين الانجليز . وعلى الرغم من مختلف العقبات التى صادفتكم فقد كافحتم لتذليلها والتغلب عليها ، وهى العقبات التى ترجع بطبيعة الحال لظروف مادية واجتماعية لم يكن من الميسر معها إدراك كنه هذا المشروع ، ولم يكن لديكم من وسائل التغلب على الصعاب إلا عبقريتكم الفذة . وفى النهاية نلتم لقاء صبركم الذى لا ينفد وعزمكم الذى لا يكل خير الجزاء ، وأننى لسعيد بأن أكون المعبر لشخصكم عن تهنئة حكومة حضرة صاحبة الجلالة الملكة على خلق

---

(1) Ch. Roux, T. i. pp. 401 - 2.

وأنظر أيضا الحفناوى — مرجع سبق ذكره — ١ ص ٣٧٥ — ٣٧٦ . (بالنسبة لتهنئة دول العالم لدى لسبس وفرنسا بعد الافتتاح أورد شارل روف مؤلفه المذكور — ١ ص ١٠١ — ١٠٤ نصوص البرقيات المرسلة بهذا الشان والمذكورة فى بحثى . وقد نقل عن شارل روكل من :

Freycinet, La Questiön d'Egypte pp. 126 -30. Cf Julliette, A pp. 26 – 27.

وكذا الحفناوى — فى كتابه قناة السويس ومشكلاتها — ١ ص ٣٧٥ — ٣٧٩ دون الاشارة الى مصدر الوثيقة .

طريق جديد يصل الشرق بالغرب كما أهنئكم على ما حققتمه بذلك من منافع سياسية وتجارية ترجوها من وراء هذا المجهود » (١).

كذلك هنأ جلادستون — رئيس الوزارة البريطانية آنذاك — دي لسبس، فرد على تهنئته مذكراً جلاد ستون، بأنه عندما زار بريطانيا مبكراً قال له جلاد ستون : ( لا تشغل نفسك بالمشاكل التى ستواجهها من جانب بلادنا أو من بلاد أخرى وواصل عملك بتصميم وعندما تنجح ستكون قناة السويس مفيدة لانجلترا وعندئذ ستلقى التأييد فى بلادنا ، وهنا ستلقى فخار التتويج بالعظمة ) (٢).

وكان سفر دى لسبس إلى لندن للتأثير على الرأى العام البريطانى وتحويله لمصلحته إزاء مشروعه ، وإقناعهم بأن القناة ستكون مصدر الغنى والثروة والعظمة لهم : (٣)

« .. et que le Canal sera pour eux la richesse, la gloire, le salut Commercial ».

وبالغت انجلترا التى وقفت ضد المشروع فى البداية فى تكريم دى لسبس فاستضافته فى يونيه ١٨٧٠ فى لندن وليفربول وأعدت له الولائم والحفلات ،

---

(1) Ch. Roux, T. I P. 402, Etienne, Micard, Le canal de Suez p. 171.

أرسلت البرقية من وزارة الخارجية البريطانية فى ١٨٦٩/١١/٢٧ الحفناوى — ١ ص ٣٧٦ — ٣٧٧ .

وراجع أيضا : Julliette, A Op. Cit. p. 26.

(2) Lord Kinross, Op. Cit. pp. 252 - 254.

(3) Loliee, Frederic, Op. Cit. p. 224.

وفى ليفربول خطب رئيس الغرفة التجارية واثنى عليه ، وفى ٤ يوليو أقام الدوق ( سذرلاند ) Sutherland ، مأدبة كبرى وكان الخطيب الذى وقف بين يدى دى لسبس فى تواضع واجلال هو ( جلاد ستون ) رئيس الحكومه .

وأقام اللورد ( مير ) Lord Maire فى ٦ يوليو ١٨٧٠ حفلا آخر تبودلت فيه الخطب والكلمات الرنانة قائلا ( إن مهندسينا قد أخطأوا وكان دى لسبس على حق وأصبحت قناة السويس الآن حقيقة ) .

وفى ٨ يوليه من نفس العام أقاموا لدى لسبس حفلاً فى قصر ( كريستال ) حيث أطلقوا فيه الألعاب النارية التى مثلت شكل قناة السويس وكتبوا بأحرف من نور تلك العبارة ( إلى دى لسبس تهدى انجلترا تهانيها القلبية ) .

وكان خطيب الحفل ولى عهد بريطانيا الذى منح دى لسبس ميدالية ذهبية باسم : ( جمعية تشجيع الفنون والصناعة والتجارة ) . وذكر الأمير فى خطبته ٧/٩ : ( أن بريطانيا لن تنسى أبد الدهر أنك صاحب الفضل فى نجاح أكبر مشروع سيتصل به مصالح البلاد التجارية وكذا ارتباطها بمحمياتها فى الشرق على أحسن ماترجوه وأرجو أن تكون الأمة الانجليزية قد برهنت لك أثناء مقامك بين ظهرانها على ما تكنه لعملك العظيم من تقدير فان هذا المشروع يعد الآن وفى المستقبل فتحا لبلادنا . ) (١)

كذلك أعلن جلادستون لدى لسبس نبأ إنعام الملكة فكتوريا — ملكة انجلترا — عليه بالوشاح الأكبر من نيشان الهند فى ١١ يوليو ١٨٧٠ ، واجتمع

(1) Ch. Roux, T. i. pp ,403 - 4, Juliette, A. p. 27, Micard, E. p. 193.

البرلمان فى انجلترا وقرر منحه لقب مواطن ( لمدينة لندن ) ووصفه بكل صفات الشرف والبطولة .

أما الصحف البريطانية فقد أشادت بالثناء والمديح على جهود دى لسبس ، فذكرت صحيفة التيمز « The Times » بأن دى لسبس ( هازم الصعاب : « Vainqueur de tous les obstacles » والسيد الذى تدين له بريطانيا بمستقبلها . ) (١)

وهكذا نرى بريطانيا غداة افتتاح قناة السويس تغير من ( تكتيكها ) وتكرس كل جهدها لوضع يدها على هذا العمل الذى لم تستطع معارضتها من اعاقة تحقيقه . فبدأت أول الأمر باثارة المنازعات مع الشركة . ونجد دزائيلى يذكر غداة الافتتاح : ( يجب أن نعترف أنه بدلا من معارضتنا لهذا العمل العظيم الذى قام به دى لسبس ، فإنه حرى بنا أن نشارك فيه وان الحكومة البريطانية ليس أمامها إلا هدف واحد هو احتكار القناة) « Accaparer le canal »(٢)

من ذلك نرى أن كل الفضل والجهد إنما أرجع إلى دى لسبس وفرنسا ، أما دور مصر وشعب مصر وما قدمته من تضحيات مادية وبشرية كان لها الدور الرئيسى فى اتمام هذا المشروع ، فإنه للأسف لم يحظ بأى تقدير أو عرفان بالمثل من تلك الدول . إلى جانب ذلك فقد خرج الخديوى صفر اليدين مثقلا بالديون لم يحقق أى من اطماعه من وراء المشروع بل ازدادت الأزمة بينه وبين الباب العالى .

---

(1) Roux, Ch Op. Cit., T. i. pp. 404 - 5, Cf.
Juliette, A., Op. Cit. p. 27, Wilson, The Suez Canal, p. 40.

(2) Notovitch, Nicolas, L'Enrope et L'Egypte. Paris 1898. p. 130.

إذ ما كاد السلطان يعلم برحيل ضيوف اسماعيل عن البلاد غداة الاحتفال بإفتتاح قناة السويس ، حتى أرسـل اليه فى أواخر نوفمبر ١٨٦٩ — على يد مندوب سام — بلاغا نهائياً فى شكل فرمان أمره بمقتضاه بالخضوع حالا لاوامره ، ومنها الامتناع عن عقد القروض إلا بتصريح سلطانى ، فغضب اسماعيل وأعلن أنه لن يقبل ذلك فنصحه ( السير هنرى اليوت ) بتجنب كل إجراء يضعه فى موضع التحدى للسلطان ويرغم الباب العالى على اتخاذ إجراءات أكثر خطورة . وقد وردت اشارات برقية من سفراء انجلترا وفرنسا والنمسا بالاستانة تشير عليه باللين مؤقتاً ، وإظهار شىء من الامتثال للأوامر المرسلة اليه، فرأى اسماعيل نفسه مضطراً لمواجهة الباب العالى وحيداً بعد انفاقه مبالغ طائلة فى حفلات الافتتاح وفى مشروع القنـاة نفسها . فاضطر اسماعيل آخر الامر للموافقة على تلاوة الفرمان فى ٩ ديسمبر ١٨٦٩ وبسرعة فى ميدان القلعة بحضور المندوب العثمانى وأرسل أسماعيل برسالة للصدر الاعظم يخبره فيها بقبوله الفرمان . وسر عالى باشا لقراءة الفرمان رسمياً بالقاهرة وصرح للسفراء بأن الحادثة المصرية قد انتهت ، وأبدى ممثلوا الدول سرورهم لانتهاء تلك الازمة التى استمرت ستة أشهر من يوليو إلى ديسمبر عام ١٨٦٩ (١) . وهكذا أظهر الخديوى اسماعيل امتثاله ليتجنب أى عمل يزيد غضب الباب العالى عليه . وقال

---

(١) الياس الأيوبى ـ مصر اسماعيل حـ ١ ص ٤٤٥ ـ ٤٤٦ وراجع أيضا : احمد عبد الرحيم ـ مصر وتركيا ص ١٤٤ ـ ١٤٥ . وقـد ورد خطأ مطبعى ص ١٤٤ بكتاب الدكتور احمد عبد الرحيم ـ مصر وتركيا فذكر أن الفرمان قرىء فى القلعـة يوم ٩ سبتمبر وصحتها ٩ ديسمبر وتاريخ الفرمان ٢٦ نوفمبر ١٨٦٩ كما ورد بنص الفـرمان الذى نقـله الدكتور احمـد عبد الرحيم عن Douin II Op. Cit. pp. 486 - 487, 490 ويظهر أنه خطأ مطبعى .

أسماعيل فى حديث له مع قنصل إيطاليا بمصر « طويت العلم ولكنى لا أخفيه وسأنتظر الأحداث وإلى أن تقع أعد بلادى لمواجهة المستقبل (١) » .

بدأ اسماعيل يتجه وجهة أخرى بعد فشله فى الحصول على تأييد فرنسا وانجلترا لاستقلاله بمصر وهو الذى كان يرجو أن تحقق من وراء مشروع قناة السويس التى ظن أنه سيعطى لمصر مركزا دوليا جديدا ومن ثم بدأ يعتمد على قوى أخرى وهى الروسيا والولايات المتحدة .

فما أن رحل مندوب الباب العالى بعد تلاوة فرمان ٢٦ نوفمبر ١٨٦٩ حتى صدرت الأوامر بتسليح وتقوية النقاط الضعيفة من السواحل وأرسلت المدافع والذخائر وكل ما يلزم التحصينات إلى قلاع دمياط وقناة السويس ، وأقيمت الاستحكامات عند مدخل القناة ، وحشد الجنود على شواطىء البلاد والموانى ولا سيما الإسكندرية ، وأحضر اسماعيل ضباطاً أمريكيين كمدربين عسكريين للجيش المصرى ، وكان الدافع من وراء تجنيد هؤلاء الضباط الامريكيين دون غيرهم من الفرنسيين والبروسيين والانجليز هو اعتقاد اسماعيل بأن الولايات المتحدة ليست من الدول ذات الأطماع فى مصر . وأنهم من القوة بحيث تمكنوا من طرد الفرنسيين من المكسيك . فلا بد أذن أن ينجحوا فى تدريب جنوده تدريباً جيدا وبأقل التكاليف وكان اسماعيل يبرر مسلكه هذا بأنه يدافع عن نفسه بعد تفكير الاستانة فى خلعه (٢) .

---

(١) جاك تاجر ـ اسماعيل كما تصوره الوثائق ص ٣٩ : وهى رسالة من قنصل ايطاليا بمصر الى وزير الخارجية الايطالية ـ اسكندرية فى ٢٦/١/١٨٧٠ .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى ـ مصر وتركيا ص ١٤٧ ـ ١٤٨ . وأنظر أيضا : محمد السروجى ـ مصر والمسألة الشرقية من القرن التاسع عشر ص ٢١٠ ، وأنظر أيضا : Douin, Op. Cit. T. 2. P. 493

إلا أن هـذا الاتجاه من جانب اسماعيل أثار قلق انجلترا ومخاوفها . ففى ٢٧ ابريل ١٨٧٠ أبلغت الحكومة الانجليزية قنصلها فى مصر «ستانتون» أنه قد نما إلى علمها أن ــ الخديوى يبتاع أسلحة من الولايات المتحدة ويبرم عقود لاستخدام ضباط أمريكيين بدلا من الأتراك ، وأن الحكومة الروسية ليست فقط على علم سابق بنشاط الخديوى بل تبتاع هى الأخرى لحسابها الخاص أسلحة كثيرة من الولايات المتحدة . وواضح من هذا القول أن انجلترا تخشى تدخل الروسيا إذا وقعت الحرب بين الخديوى والسلطان لتستفيد من ذلك على حساب الامبراطورية العثمانية .

وقد ذكر القنصل البريطانى «ستانتون» فى رسالة إلى كلارندون من الاسكندرية بتاريخ ٢٧ مايو ١٨٧٠ أن الخديوى قد نفى أنه له أى علاقة بالروسيا (١) .

ولكن انجلترا وفرنسا كانتا فى ريب من سلوك الخديوى إزاء تسليح الجيش المصرى وتحصين الموانى وقناة السويس فقد صرح (إميل اليفيه) ــ رئيس وزراء فرنسا ــ لنوبار فى ١٧ مايو ١٨٧٠ : «قل لسموه باسمى كصديق أن هذه الاسلحة تثير القلق وأن الحكومة ــ ولا سيما الامبراطور ــ لا يرغب فى تعقيد الامور وأن هذه الاسلحة توهن مكانة الخديوى بدلا من أن تعززها» . كذلك صرح لورد «ليونز» لنوبار بأنه إذا لم تحل مسألة التسليح فقد تسفر عن متاعب

---

(1) Douin, G., T. ii. Op. Cit. pp. 558, Cf.

محمد فؤاد شكرى ــ مصر والسودان ص ١٠٣ ــ ١٠٤ ، أحمد عبد الرحيم ــ مصر وتركيا ص ١٥٤ .

وتعقيدات جديدة لا ترغب فيها أوربا(١) .

وصرح الدوق (جرامونت) «Duc de Gramont» وزير خارجية فرنسا لدى لسبس فى ١٧ مايو سنة ١٨٧٠ أن « الخديوى اسماعيل قد عقد اتفاقاً مع الولايات المتحدة يحصل بمقتضاه على خمسين ضابطاً وأنه قد أوصى بسفن حربية وطوربيدات وأنه قد عقد العزم على أن يرفع علم الثورة على السلطان وأن فرنسا على الرغم من صداقتها لخديوى مصر لا يسعها أن تؤيد هذه الخطة وستضطر إلى أن تنحاز إلى انجلترا وبقية أوربا . فإذا وقع ما يخشى فإن أمريكا ستكون بعيدة والخسارة لا تقع على مصر أو على قناة السويس بل على الخديوى نفسه » (٢) .

عندئذ رأى اسماعيل أن يبرر موقفه فصرح ( لستانتون ) بأن هدفه هو وضع البلاد فى حالة دفاع لكى يتمكن من المقاومة إذا فكر الباب العالى فى عزله، كذلك برر تسليح السواحل بأنه كانت توجد فى مصر قبل عام ١٨٤٠ تحصينات تعدها الحكومات وفقاً لتقدم العلوم ووجود الضباط الامريكيين فى مصر لا يتضمن إجراء شاذ بحكم أن تركيا نفسها فيها ضباط أجانب ، ولكى يثبت اسماعيل للقنصل حسن نواياه صرح بأنه قد أصدر أمراً بوقف ارسال ما تبقى

---

(١) كرابتيه ، بيير ، اسماعيل المفترى عليه ص ١٩٣ .

وراجع أيضا : أحمد عبد الرحيم مصطفى — علاقات مصر بتركيا ص ١٥٦ .

(2) Douin, G., T. ii. p. 565.

وأنظر أيضا - كرابتيه بيير - اسماعيل المفترى عليه ص ١٩٣ - نقلها عن محفوظات عابدين وثائق الاصلاح القضائى ١٨٧٠ - ١٨٧٥ .

من المدافع فى الخارج(١) .

وهكذا أسهم افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية فى رفاهية العالم وجلب المتاعب فى نفس الوقت للخديوى الذى فشل فى تحقيق أهدافه من المشروع واغراقه فى الديون التى وقع عبئها على شعب مصر .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى – علاقات مصر بتركيا ص ١٥٦ ـ ١٥٧ ،

# الفصل الثانى

## بروز أهمية قناة السويس

### فى المجـــال الاقتصـــادى الدولى

— اختصار المسافة بين الشرق والغرب .

— أثر قناة السويس على التجارة الدولية .

— مجال قناة السويس الاقتصادى فى العالم .

— أثر قناة السويس على تجارة بريطانيا وحوض البحر المتوسط .

— دور قناة السويس فى تطور بناء السفن .

— أثر قناة السويس على ظهور الشركات الملاحية فى :
( انجلترا ، فرنسا ، إيطاليا ، النمسا ، اسبانيا ، روسيا ، مالطة ، المانيا ، الدانمرك ، هولندا ، الولايات المتحدة ) .

بافتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أصبحت جزءاً من جغرافية العالم الطبيعية والسياسية ، فقد وصلت بين بحرين وفصلت بين قارتين . وأصبح البحر المتوسط لأول مرة بحراً مفتوحاً بعد أن كان مغلقاً . ويود البعض أن يربط بين أهمية القناة وأهمية المضايق فيقول بأن قناة السويس هى بمثابة بوسفور لعالم البحر المتوسط الحديث(١).

وتبدو أهمية قناة السويس كطريق ملاحى يربط أوربا بآسيا وكأقصر طريق لبريطانيا يربطها بممتلكاتها فى الشرق . كذلك تشكل نقطة تجمع (Converging point) لخليط كبير من الخطوط الملاحية من موانى شمال وشمال شرق وغرب القناة . مثل موانى حوض البحر المتوسط وموانى البحر الأسود وموانى غرب أوربا وبريطانيا وموانى بحر البلطيق وموانى أمريكا الشمالية والجنوبية . ومن القناة تنطلق الخطوط الى موانى البحر الأحمر وشرق أفريقيا وعدن والخليج العربى والهند وجنوب شرق آسيا واستراليا والشرق الأقصى .

والقد أوجد اتصال البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس — طريقاً بحرياً مستمراً — يتميز الى جانب قلة التكاليف فى النقل البحرى المستمر ، بكثرة الموانى التى يخدمها وأهمية ظهورها وتعدد الطرق البحرية الفرعية التى تصب فيه . وتمر كل الخطوط الملاحية عبر قناة السويس متجهة جنوباً فى اتجاه الساحل الشمالى الشرقى الأفريقى ولكن معظمها يمر عبر المحيط الهندى الى نقطة التجمع فى كولومبو ثم تأخذ الطرق الخارجية من كولومبو فى الإنحناء تجاه كلكتا ثم

1) Arther, Silva, White The expansion of Egypt under Anglo Egyptian Condominium. London 1899, p. 76.

رانجون ثم الى بينانج ( Penang ) والمضايق الى الشرق الأقصى واستراليا[١] .

ولمعرفة أهمية قناة السويس علينا أن نقوم بدراسة مقارنة بينها وبين طريق رأس الرجاء الصالح ، فنجد قبل افتتاح قناة السويس الملاحة أن الطريق البرى عبر مصر على الرغم من كونه أقصر من طريق رأس الرجاء الصالح ، إلا أن الطريق الأخير كان يفضله كثيراً . فالطريق البرى له عيوبه ومصاعبه ولكن طريق رأس الرجاء كان يتمتع بعدة مميزات رغم طول المسافة، منها معاونة نظام الرياح السائدة فيه وأيضاً تعدد جزره ونقطه الساحلية التى تخدم كمحطات وقواعد التموين . وذلك يجعل النقل البحرى رغم طول الرحلة رخيصاً ، بل وأرخص من الطرق الأخرى فى نقل السلع الى مسافات بعيدة . يضاف الى ذلك استمرار الرحلة وعدم تعطلها ومن ثم لم تعد هناك حاجة الى تكرار عمليات الشحن والتفريغ وغير ذلك من الأمور التى تضيف عبئاً له أثره على تكلفة النقل[٢].

واستمر هذا الطريق يفوز بمعظم تجارة الشرق زهاء ثلاثة قرون ونصف القرن الى أن اخترعت السفينة البخارية التى أمكنها أن تمخر عباب البحر الأحمر دون الاعتماد على الرياح أو التقيد بها[٣] .

---

1) Dudly, Stamp, A commercial Geography, London 1937 p. 438
ويشبه بمارك قناة السويس بالعمود الفقرى الذى يربط الظهر بالمخ . راجع :
Hallberg, Op. Cit., p. 310.

(٢) دكتور ابراهيم صقر : المستقبل الاقتصادى لقناة السويس ، بحث منشور بمجلة كلية آداب القاهرة — المجلد ٩ ج ١ ص ١٩٠—١٩١ .

(٣) المرجع السابق ص ١٩١ .

وبعد أن تم حفر القناة ألغت الحاجة الى استعمال الطريق البرى عبر مصر بين البحرين الأحمر والمتوسط ، وبذلك قصرت قناة السويس المسافة والرحلة من موانى أوربا لموانى الهند بمسافة ٤٠٠٠ ميل(١)

وفى السبعينات من القرن التاسع عشر كان العبور سريعاً كما كان عبور القناة صالحاً فقط نهاراً وازدادت حركة الملاحة فيما بين عامى ١٨٧٢ — ١٨٨٢(٢).

هذا وقد خفضت قناة السويس الطريق الى الهند وحتى بمباى بمقدار الخُمسين والى كلكتا بمقدار الثلث والى هونج كونج بمقدار الربع(٣).

هذا من ناحية الموقع ، أما من الناحية التجارية فقد أثرت قناة السويس تأثيراً واضحاً عن طريق فتح الأبواب لثورة تجارية وعهداً جديداً لتجارة الشرق لا تقل فى أهميتها عن تلك التجارة التى نتجت عن رحلات البرتغاليين فى القرن الخامس عشر(٤).

فقد كانت الطرق التجارية الدولية فيما بين آسيا وأوربا فى العصور الوسطى تتخذ لها ثلاثة محاور رئيسية : الطريق الأوسط من الخليج العـــربى الى دمشق وساحل البحر المتوسط ومنها الى أوربا — والطريق الجنوبى ويمر عبر مصر

---

(١) وأسبوعين زمنياً بالنسبة للسفن البخارية السريعة فى عام ١٩٣٠ . أما بالنسبة لموانى حوض البحر المتوسط الاوروبية فكانت الفائدة أكثر . راجع :

Sargent, Seaways of the Empire, London 1930. p. 415.

2) Ibid., p. 50.

3) Bowden, Witt, An Economic history of Eurôpe since 1750. N:Y. 1937. p. 415.

4) Hallberg, Op. Cit 216.

من المحيط الهندى والبحر الأحمر . أما الطريق الثالث فهو الطريق الشمالى وهو طريق برى بالكامل يبدأ من الهند عبر الجبال إلى أن يصل إلى الشمال من بحر قزوين والبحر الأسود(١) .

وكان افتتاح قناة السويس بمثابة ثورة فى طريق النقل البحرى خاصة وأنه قد صاحب ذلك تحسناً فى وسائل المواصلات العالمية الأخرى بظهور السكك الحديدية والسفن البخارية مما أدى الى رواج التجارة العالميـــة بازدياد سرعة المواصلات وتقصير المسافات والإقتصاد فى الوقت والنفقات فى أجور النقل بسبب شدة المنافسة بين وسائل المواصلات المختلفة(٢).

هذا بالإضافة الى استفادة التجارة العالمية بانخفاض قيمة التأمين على البضائع المنقولة عبر قناة السويس من ٢ ١/٢ ٪ من ثمن البضاعة الى ١ ٪ وضربت صحيفة شركة قناة السويس مثالا لذلك بتاجر كان يشحن بضاعته عن طريق شركة المساجيرى ماريتيم الفرنسية ، فكان يدفع لطن البضاعة الى اليابان ٨٣٠ فرنكا ولكنه يدفع الآن (١٨٧٣) على نفس الطن وفى نفس الشركة ٢٧٥ فرنكا(٣).

كما أدى إفتتاح قناة السويس الى انخفاض نسبة الوفيات بين الجنود المسافرين الى الشرق ، إذ لم تزد نسبة الوفيات بينهم عن ٥ ٪ ، بينما كانت تبلغ ٢٠ ٪

---

(١) بالنسبة لتفاصيل هذه الطرق التجارية راجع بالتفصيل كتاب :
Clive, Day., Op. Cit. pp. 84 - 85.

(٢) راجع بالتفصيل تحسن المواصلات فى القرن ١٩ فى كل من :
الدكتور حسن كامل سليم ـ تاريخ أوربا الأقتصادى فى القرن ١٩ ص ١٩٧ ، ٢٢١
Bowden, Op. Cit., pp. 402 - 3.

3) B. D. No. 56 Bis. 17.7.1873.

تقريباً عندما كانوا يسافرون عن طريق رأس الرجاء الصالح(١) .

أعطت قناة السويس دفعة قوية لصادرات الهند مع أوربا وبالأخص مع موانى البحر المتوسط . فى الفترة ما بين عامى ١٨٧٠ — ١٨٨٠ زادت التجارة المباشرة مع فرنسا وإيطاليا والنمسا وعلى الأخص بالنسبة لصادرات المنتجات الهندية لهذه الأسواق فقد إزدادت زيادة عظيمة . وفى نفس الفترة تضاعف تصدير الأرز والقمح من الهند من بضعة آلاف من الأطنان فى الحولة عام ١٨٧٠ إلى حوالى أربعة ملايين طن عام ١٨٨١ وهكذا فإن الإنقلاب العظيم بلغ أكثر من الضعف خلال الثمانينات من القرن التاسع عشر(٢).

ويجدر التنويه بأن الزيادة فى التبادل التجارى بدت واضحة بعد عام ١٨٧٦ نتيجة للتحسينات الفنية فى تصميات بناء السفن البخارية . كما ترجع أيضاً الى إزدياد التعامل مع أوربا والتطور السريع للهند نتيجة لازدياد رأس المال والنشاط الأوربى بها .

وكان من نتائج تحسن كل أنواع المواصلات ، الإنخفاض السريع فى أسعار بضائع الشرق بأسواق أوربا وقد زادت نسبة الإنخفاض فى الاسعار من ٢٥ ٪ الى ٣٥ ٪ فى الفترة ما بين ١٨٧٠ — ١٨٨٤ . كذلك ظهر أثر الإنخفاض السريع فى الاسعار على الصوف الاسترالى بدرجة كبيرة . وبذلك استفاد كل من المنتج والمستهلك فى أوربا(٣).

وإذا نظرنا الى مجال النشاط الإقتصادى العالمى المحيط بقناة السويس، نجده

(1) Ibid, No. 27, 22. 9. 1872.
(2) Sargent, Op. Cit., p. 53.
(3) Ibid, pp. 53 - 4.

يمتد من السواحل الشرقية لأمريكا الشمالية ويدخل فى نطاقه القارة الثلاثيـة ( Triple Continent ) : « أوربا وأفريقيا وآسيا » وكذلك جزر الهندالشرقية واستراليا. وعلى الرغم من ضخامة المجال الإقتصادى للقناة إلا أن هناك مساحات شاسعة ومجالات تجارية ضخمة تقع خارج هذا النطاق مثل المحيط الاطلنطى وما يسير عليه من تجارة بين العالم القديم والعالم الجديد . وكذلك المحيط الهادى بالقدر الذى يخدم فيه كمركز للتجارة فيما بين آسيا وأمريكا. أضف الى ذلك أن قناة السويس قد تواجه فى أجزاء صغيرة من مجالهـا إمكانيـة منافسة طرق عالمية أخرى مثل طريق قناة بنما وطريق الرأس. ومع ذلك نجد أن مجال قناة السويس الإقتصـادى ضخم لإمتداد مساحته وكثرة موارده الطبيعية وعدد سكانه ، وهما أمران يترتب على تفاعلهما معاً فوائد ضخمة متنوعة من تبادل السلع التى تزيد عن حاجة السكان الى اللجوء للغير للحصول على السلع اللازمة لإشباع حاجة السكان ويعطون مقابلها ما لديهم من فائض تحتاج إليه المجموعات البشرية الأخرى التى فاض إنتاجهـــا فى هذه السلع فباعتها وبذلك تزداد حركة التبادل التجارى بين هذه الدول عبر قناة السويس(١).

وطريق البحر المتوسط آسيا أوطريق السويس ، يربط بين أمريكا وأوربا وبين آسيا بواسطة البحر المتوسط والبحـر الأحمر وهو الطريق الرئيسى الذى يشق قلب الأرض فهو يخدم كتلة كبيرة من اليابس . فآسيـا وحدها تمثل ثلث مساحة اليابس على سطح الكرة الأرضية ، وإذا أضفنا فى إعتبارنا الثالوث القارى الذى يمثل كتلة يابسة واحدة سماها ماكيندر «جزيرة العالم» (The World Island) نجد طريق قناة السويس يقع فى وسط هذه الجزيرة العالمية . كذلك تتوفر فى

(١) ابراهيم صقر : المستقبل الاقتصادى لقناة السويس ص ٢١٤

طريق السويس وسائل التموين بالحاجيات المختلفة ومحطات التموين بالوقود بأنواعه المختلفة، وكلما تعددت محطات التموين كان ذلك أكثر فائدة للباخرة فتتوفر الفائدة بتوفر فراغ أكبر للبضائع مما يحقق ربحاً أكثر للشركات الملاحية التى تستعمل هذا الطريق .

وإذا كان المجال المسافى — إن صح هذا التعبير — يغطى الجزء الأكبر، فان المجال التجارى يكون أضخم مما يجعله عالمياً ومهماً فى العلاقات التجارية الدولية لمعظم بلدان العالم . هذا بالإضافة إلى أن قناة السويس تقع فى منتصف الطريق تقريباً، وهذا أمر يختلف لو كانت القناة بعيدة عن المنتصف وقريبة من أحد الطرفين . ذلك أن العلاقات التجارية المتبادلة التى لابد أن تمر بضاعتها خلال القناة حتى تصل إلى أحد الطرفين المتبادلين عن الطرف الآخر يكثر عددها كلما قربت من القناة التى ستعبر منتصف الطريق . ولا شك أن ضخامة المجال التجارى للقناة وضخامة الإنتاج وتنوعه وضخامة عدد السكان إلى جانب إمتيازات النقل المائى المستمر — دون تقطع — كل ذلك ساعد على ضخامة المبادلات التجارية وتنوعها(١) .

هذا بالإضافة إلى أن طريق قناة السويس يتميز بنوع خاص من المناخ المناسب فضلاً عن وجود ميزة برزت أهميتها على وجه الخصوص فى القرنين التاسع عشر والعشرين وهى أن محطات الفحم والإمداد بالوقود لم تكن فقط عديدة بل كانت الواحدة لا تبعد كثيراً عن الأخرى فى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر(٢) .

(١) المرجع السابق ص ٢١٦ — ٢١٩ .

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 377.

واجع نقاط الارتكاز البحرى بالفصل الثالث ص ٧١ .

هذا وبدراسة أهمية الدول المستخدمة لقناة السويس من واقع إحصائيات السفن والحمولات العابرة للقناة فى العشر سنوات التالية لإفتتاحها (١٨٧٠-١٨٨٠) نجد انجلترا تتصدر قائمة الدول المستخدمة للقناة(١) .

هذا ونجد أن من مستلزمات بقاء إنجلترا كدولة وكامبراطورية هو حتمية بناء أسطول تجارى وعسكرى ضخم يتولى نقل تجارتها الصادرة والواردة . فقد كانت إنجلترا تعتمد كلية على إستيراد القمح من الخارج وما يترتب على ذلك من أخطار المجاعة إذا لم يكن لها أسطول تجارى وعسكرى قوى . فقد إستوردت فى عام ١٨٥٠ معظم إستهلاكها من القمح من الخارج . وفى الفترة ما بين (١٨٧١ — ١٨٩١) زادت وارداتها من المواد الغذائيه بنسبة ٨٨ ٪ وكانت تستورد فى عام ١٨٨٦ قطعتى خبز لكل ٣ قطع خبز تستهلك . ونتيجة لإزدياد السكان أصبح أربعة أخماس محصول الغلال تستوردها إنجلترا من الخارج . هذا بالإضافة إلى أن مخزون إنجلترا من القمح لم يكن ليكفيها سوى مدة تتراوح من ستة أسابيع ونصف إلى سبعة عشر أسبوعا . وهكذا فإن إنجلترا قد تتعرض لمجاعة أخطر من تلك التى تعرفها الهند والصين فى حالة عدم إستطاعتها حماية تجارتها فى المحيط فى أى حرب مستقبلة(٢) .

وإذا درسنا مثلا كمية البضائع التى أفرغتها السفن البريطانية التجارية فى الفترة ١٨٢١ — ١٨٣٠ نجدها قد بلغت ١,٠٧٨٢,٠٠٠ طناً فى السنة ، وفى الفترة من

---

(١) ترتيب الدول حسب مجموع حمولاتها التى عبرت القناة هى : انجلترا — فرنسا — هولندا — إيطاليا — المانيا — دول أخرى ، أنظر :

Wilson, Op. Cit. p. c. ( Preoface ).

(2) Marder, British Naval Policy, p. 85.

١٨٩١ — ١٨٧٠ بلغت حمولاتها ١٠،١٢٢،٠٠٠ طناً فى السنة . وبالمقارنة بالسفن الأجنبية الأخرى نجدها فى الثلث الأول من القرن التاسع عشر ٦٦٢،٠٠٠ طنا فى السنة ، وفى الثلث الأخير من القرن ١٩ بلغت ٥،٢٧٦،٠٠٠ طنا . وفى عام ١٨٧٠ بلغت السفن الشراعية البريطانية ٢٣،١٨٩ سفينة ، إجمالى حمولاتها ٤،٥٧٨،٠٠٠ طنا ، أما السفن البخارية وعددها ٣١٧٨ سفينة فقد بلغ مجموع حمولاتها ١،١١٣،٠٠٠ طنا .

وبالمقارنة مع الأساطيل الأخرى التجارية نجد أن مجموع حمولة الأسطول الألمانى فى عام ١٨٧٠ كانت أقل من مليون طن ، وحمولة الأسطول الفرنسى فى نفس العام ١،٠٧٢،٠٠٠ — طناً(١) . كذلك بلغت حمول الأسطول التجارى الأمريكى فى نفس العام (١٨٧٠) ١،٤٤٩،٠٠٠ طناً(٢) .

كما كانت إنجلترا منذ ١٨٥٠ الدولة الرائدة فى نقل تجارة العالم وظل مركزها لا يبارى حتى نهاية ذلك القرن وكان حوالى نصف مجموع سفن العالم يسير فى البحار تحت العلم البريطانى ، وعلى الرغم من نقص عدد السفن البريطانية التجارية فى هذه الفترة إلا أن كمية البضائع المحمولة : « Carrying capacity » قد نمت بشكل ضخم نتيجة لإتساع وكبر حجم السفن وإحلال البخار محل الشراع فى تسيير السفن . وبعد عام ١٨٥٠ حملت السفن التجارية البريطانية ما لا يقل عن نصف التجارة الخارجية لإنجلترا وإرتفعت هذه النسبة فى السنوات التالية إلى الثلثين أو ما يقرب من الثلاثة أرباع(٣) .

---

(1) Bowden, Op. Cit., pp. 407-8.

(2) Ibid., p. 421.

(3) Day, Clive, A history of commerce. pp. 377—8.

وهكذا نجد بريطانيا غداة إفتتاح القناة وهى تملك أسطـولا تجارياً تبلـغ حمولته أكثر من مجموع حمولات الأساطيل التجارية لبقية دول العالم مجتمعة . وكانت إنجلترا فى أول الأمر تعارض مشروع القناة من وجهة نظر إقتصادية من حيث أنها تخشى أن تظفر الدول المطلة على حوض البحر المتوسط بميزة قربها من الهند والشرق الأقصى . فتجد بذلك مجالا واسعاً لتسويق منتجاتها من ناحية والحصول على المواد الخام من ناحية أخرى وبذلك يفقد الإقتصـاد الإنجليزى عنصراً هاماً من عناصر إزدهاره وتفوقه(١) .

وقد سبب ذلك قلقاً للتجار الإنجليز بالنسبة لمركزهم بعد هذا التطور السريع فى وسائل النقل بالسفن البخارية وقصر طريق قناة السويس . فالقطن والارز والحرير الوارد عبر قناة السويس إلى أسواق جنوب ووسط أوربا لن يستمر فى تدفقه لتزدحم به مستودعات لندن التجارية كما كان من قبل ، مما أثرى موانى حوض البحر المتوسط على حساب لندن . وإزدادت الفائدة بإختراق جبـال الألب بالسكك الحديدية . وعلى أية حال كان التغير تدريجياً حيث أن المركز الإقتصادى القديم يملك قوى كبيرة قادرة على مقاومة أى تغيير لحركتها التجارية . فكانت إنجلترا ما تزال لديها البضائع الكثيرة الشرقية التى يعاد تصديرها لغرب أوربا عبر الاطلنطى(٢) .

وهذا يفسر لنا محاولة إنجلترا الابقاء على طريق رأس الرجاء الصالح كطريق بحرى وحيد بين أوربا والهند تنقل عبره البضائع الثقيلة من حيث أنها تسيطر

---

(١) عبد العزيز الشناوى : قناة السويس والتيارات السياسية حـ ١ ص ١٤٤ ـ ١٤٥ .

(2) Sargent, Op. Cit. pp. 54—8.

على هذا الطريق الملاحى بمركزها الجغرافى وقوتها البحرية المتفوقة وأسطولها التجارى الضخم . فكانت إنجلترا تعتقد أن إنشاء قناة السويس سيحرمها من هذه المزايا جميعاً ، وسيفتح لدول حوض البحر المتوسط ميزات إقتصادية وعسكرية بالغة الخطورة . أما البضائع الخفيفة والبرية والمسافرين فكانت انجلترا ترى نقلها بالطريق البرى الجديد عبر الأراضى المصرية . ولم يؤثر افتتاح قناة السويس على نقل البريد الحكومى للهند فقد ظل يسلك طريقة القديم ، فكانت بمباى حتى عام ١٨٧٠ يصلها البريد مرتين كل شهر ومدراس وكلكتا أربع مرات . بل ظلت عملية نقل البريد والمسافرين بالطريق البرى عبر مصر حتى عام ١٨٧٤ حيث كانت السفن البخارية تقف فى تلك الموانى لإنزال وشحن البريد والبضائع الخفيفة وإنزال الركاب الذين يرغبون مشاهدة معالم مصر عن قرب بدلاً من الاكتفاء بمشاهدتها من سطح الباخرة أثناء عبورها القناة .

وظلّ البريد المستعجل — حتى بعد عام ١٨٧٤ — ١٨٨٨ — والمار بميناء برينديزى Brindisi بإيطاليا يتخذ الطريق البرى بمصر[1] .

ويعلق الدكتور الشناوى على هذا التناقض فى موقف انجلترا فيقول : « وهكذا كانت فكرة الحكومة الانجليزية فكرة معقدة فهى تريد استخدام طريقين فى وقت واحد وبصورة تختلف فى كل طريق عن الآخر ، طريق رأس الرجاء الصالح للنقل البحرى الثقيل وطريق مصر للنقل البرى الحديدى الخفيف » [2] . ذلك أن انجلترا كان يهمها بالدرجة الأولى أن تحتفظ بما انفردت به تقريبا من

---

(1) Wilson, Op. Cit., pp. 41—2.

(٢) عبدالعزيز الشناوى : قناة السويس والتيارات السياسية حـ ١ ص ١٤٤ ـ ١٤٥ .

السيطرة على المحيط الاطلسى والمحيط الهندى فأرادت أن يكون الاتصال عبر البرزخ بواسطة خط حديدى(١) .

وهكذا نجد انجلترا تحاول تحاشى طريق قناة السويس حتى بعد افتتاحها . وفى سنواته الاولى لم ترد انجلترا الاعتماد عليه كلية كطريق لمواصلاتها البحرية مع الهند . بل ظهرت فى انجلترا فكرة إنشاء خط سكة حديد يمتد الى الخليج العربى أو يمتد بطول الطريق الى الهند، وقد أوصى المؤتمر البرلمانى فى ٢٢ يوليو ١٨٧٢ بالإسراع فى تنفيذ الخطوط التى تبدأ فقط من البحر المتوسط وتصل الى الخليج العربى وقدرت تكاليف هذا المشروع بعشرة ملايين جنيه استرلينى بالإضافة الى أنه سيختصر الوقت بالنسبة للقدرات العسكرية والركاب فيما بين بمباى ولندن .

وقد اتخذ مجلس البرلمان التوصية التالية : « إنه من الأهمية القصوى لمصلحة هذا البلد والهند إنشاء خطوط بديلة كتلك المقترحة والمشار اليها سالفا — خط حديدى فيما بين البحر المتوسط والخليج العربى . وأن هذا المشروع المقترح سيتكلف حوالى ٣٠٠،٠٠٠ جنيه استرلينى سنويا ولكن هذا المشروع ظل حبراً على ورق ولم ينفذ(٢) .

وقد أدى افتتاح قناة السويس إلى ضرب فكرة انشاء خط حديدى للفرات ، ولكن همة أصحاب هذا المشروع لم تفتر وكانت حجتهم أن قناة السويس وحدها لا يمكن الاعتماد عليها لأن فى استطاعة العدو عرقلتها بإغراق باخرة

---

(١) المرجع السابق ، ص ١٤٥ .

(2) Hoskins, Op. Cit., pp. 433—4.

أو أكثر فيها ، وأن أرجحية السكك الحديدية على القناة من حيث السرعة لا جدال فيها ، فضلاً عن سيطرة فرنسا على القناة . فلما أثار أصحاب المشروع الدعوة إليه مرة أخرى في الفترة ما بين ١٨٧١ — ١٨٧٢ لم تقف في سبيل دعوتهم مشكلة جديدة سوى قناة السويس (١) .

كانت العلاقة التجارية بين بريطانيا والهند على جانب كبير من الأهمية لاقتصاد بريطانيا فنجد مثلا أن صادراتها للهند في عام ١٨٧١ قد بلغت ١٢٫٩٨٦٫٠٨٣ جنيه استرليني . وفي عام ١٨٧٢ بلغت ١٤٫٥٣١٫١٠٥ جنيه استرليني (٢) .

وقد جاء بتقرير وزارة التجارة البريطانية في عام ١٨٨٢ عن تجارة بريطانيا مع الهند والصين المارة عبر قناة السويس وكذلك عن طريق رأس الرجاء الصالح عن عام ١٨٨٠ — والتي تمثل ١٠ ٪ من قيمة صادرات وواردات انجلترا — موضحاً البضائع الرئيسية الآتية : ( الجوت — الأرز — القطن — البن —

---

(١) زكي صالح منسي : دراسة في التاريخ الدولي والتوسع الاستعماري ـ بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤ ـ بغداد ١٩٧٠ ـ ص ١٦٥ ـ ١٦٦ .

هذا ويلاحظ أن مشروع سكة حديد الفرات ظهر عام ١٨٥٧ بسبب ثورة «السيبوى» Sepoy في الهند من جهة وحرب القرم من جهة أخرى كل ذلك كان بمثابة إنذار للبريطانيين بضرورة جعل مواصلاتهم مع الهند أسرع مما كانت عليه لتعزيز إمبراطوريتهم في وجه الخطر الروسي ، ولم يتحقق المشروع : فلقد أذعن رئيس الوزراء لورد « بالمرستون » لتأثير نابليون الثالث الذي عارض سكة حديد بريطانيا في بلاد الشام التي كانت منطقة نفوذ فرنسية في وقت ساد فيه الوئام بين البلدين بسبب حرب القرم . أنظر المرجع السابق ص ١٦٤ـ ١٦٥ .

(2) Hoskins, Op. Cit. p. 397.

الشاى ) واستخلص التقرير السنوى أن قناة السويس التى اختصرت المسافة بين أوربا والشرق لم تكن ذات فائدة بالنسبة لمصالح ملاك السفن والرأسماليين الانجليز لأن تقصير المسافة بين أوربا والشرق والغرب قلّل من طلب استخدام السفن البريطانية بالإضافة إلى انخفاض رأس مال السفن المستخدمة فى هذا الطريق وخصوصاً السفن الشراعية(١) .

ويذكر ( هوسكنز ) أن انجلترا لن تقبل على استخدام طريق قناة السويس للهند إلا فى عام ١٨٨٨ بعد أن تمكنت بريطانيا من فرض سيطرتها التامة على هذا الشريان والبلد الذى تسير فيه . وقبل ذلك اكتفت انجلترا بتسيير سفينتين كل شهر ترسلها إلى كلكتا ومدراس حتى عام ١٨٧٤ حيث ظل اهتمامها منصرفاً إلى الطريقين اللذين كانت تستعملهما قبل افتتاح قناة السويس، الطريق البرى عبر مصر وطريق رأس الرجاء الصالح (٢) .

وعلى الرغم من كل ذلك فان قناة السويس كانت لها أهمية للتجارة البريطانية ذلك أن ١٦ ٪ من واردات انجلترا ، ٢١ ٪ من صادراتها كانت تمر عبر قناة السويس (٣) .

وقد بلغت نسبة السفن البريطانية العابرة لقناة السويس مكان الصدارة منذ افتتاحها حتى يونيه ١٨٧٢ فتراوحت النسبة بين ٦٠ ٪ إلى ٨٠ ٪ من مجموع

---

(1) Parliamentary Pap. Board of Trade, December 1882 Egypt. Farrer Report p. 8.

(2) Hoskins, Op. Cit., p. 415.

(3) Marder, Op. Cit. p. 468.

السفن العابرة . فى هذه الفترة عبرت القناة : ١٢٣٧ سفينة بلغ اجمالى حمولاتها ٩٢٨ر٢٩٤ر١ طنا وكانت السفن البريطانية تمثل ٧١ ./. من اجمالى السفن العابرة للقناة (١) .

أما بالنسبة لإستراليا ونيوزيلندا فنجد أن المسافة بين لندن وملبورن عبر قناة السويس تقل بحوالى ١٠٠٠ ميل عن طريق الرجاء الصالح . ولكن رسوم المرور عبر القناة قللت من هذه الميزة . وعموماً فإن ٧٥ ./. من السفن المتجهة لإستراليا استخدمت طريق رأس الرجاء الصالح ، بينما أكثر من نصف السفن المتجهة من استراليا إلى انجلترا كانت تستخدم قناة السويس . والسبب فى ذلك يرجع إلى ضرورة وصول اللحم والصوف الاسترالى بسرعة إلى أسواق انجلترا وأيضا لكى يستفيد ملاك السفن من حركة البريد والمسافرين فى حوض البحر المتوسط (٢) .

وعلى الرغم من ذلك نجد أن احصائيات جريدة شركة قناة السويس الثلث شهرية — Le Canal de Suez, Bulletin Décadaire de la Compaglnie. Universclle du Ganal maritime de Suez تشير إلى النسبة الكبيرة للسفن البريطانية العابرة لقناة السويس منذ افتتاحها للملاحة وحتى فترة الدراسة ١٨٨٢ . فمثلا فى عام ١٨٧٠ عبرت قناة السويس ٤٨٩ سفينة منها ٢١٣ سفينة انجليزية . وفى عام ١٨٧١ عبرت القناة ٧٦٣ سفينة منها ٤٩٦

---

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 380.

(2 Sargent, Seaways of the Empire. pp. 31—55.
Cf. Hallberg, Op. Cit p. 390.

انجليزية وفى عام ١٨٧٢ عبرت القناة ١٠٨٢ سفينة منها ٧٥٨ انجليزية (١).

أما بالنسبة لدول حوض البحر المتوسط فقد كانت الفائدة عظيمة وخاصة بالنسبة لتجارة فرنسا وايطاليا والنمسا وروسيا مع موانى الهند والى ازدادت بشكل ملحوظ فقد جاء فى دراسة عن الهند وموانى البحر المتوسط فى الفترة ما بين ١٨٧٠ — ١٨٧١ ، أى فى السنوات الأولى للإفتتاح أن صادرات حوض البحر المتوسط للهند فى هذه الفترة بلغت : ١٢٥ر٢٣٠ر٢ أسترليني ، بينما زادت فى عام ١٨٧١ — ١٨٧٢ مبلغاً يقدر بحوالى : ٣٠٧ر٨٠٠ استرليني ( أى ما قيمته ٢٠ مليون فرنك ) . وكانت أهم الموارد التجارية هى : القطن الخام والجلود والجوت الخام والبذور والحرير الطبيعى من الهند لموانى البحر المتوسط (٢) . وبالنسبة لإختصار المسافة فيما بين موانى البحر المتوسط والهند نجد على سبيل المثال من جنوا إلى بمباى قد أختصرت المسافة إلى حوالى ٥٨ ./. ومن القسطنطينية إلى بمباى تقل المسافة بينهما عبر القناة بحوالى ٧٠ ./. عن طريق الكاب . وتقصير المسافات يعنى بالنسبة للملاحة التجارية انخفاض فى مصاريف نقل البضائع مما يؤدى إلى تشجيع حركة التبادل التجارى بين دول العالم وازدياد حركة السفن بالتالى عبر القناة (٣) .

---

(1) B.D. No. 300, 22.4.1880. p. 3.

(٢) أوردت صحيفة قناة السويس B. D. بيانات عن صادرات الهند إلى موانى حوض البحر المتوسط خلال السنوات الأولى للافتتاح راجع :

B. D. No. 101, 12. 10. 1874. pp. 1—2.

(3) Siegfried, Op. Cit. p. 120.

ولكى تتكامل الصورة من جوانبها المختلفة فان دراسة أثر قناة السويس على تطور بناء السفن وكذلك ظهور شركات ملاحية جديدة توضح لنا أهمية قناة السويس بالنسبه لتجارة العالم ، وتعطى لنا صورة أكثر وضوحاً الدوافع الاستعمارية وراء استغلالها ومحاولة المحافظة عليها مفتوحة لتلبى طلبات الاستعمار .

أدى افتتاح قناة السويس الى ثورة فى صناعة بناء السفن ، ذلك أن قناة السويس إحدى ملامح العصر الحديث فى التطور الصناعى والاهتمام بالتجارة والخطوط الملاحية والتنافس على المواد الخام ورخص أجور النقل البحرى وخفض أسعار التكلفة والمنافسة . فاذا كان تطور استعمال البوصلة البحرية قد أدى الى الكشوف الجغرافية فى القرن الخامس عشر ، كذلك أدى تطور بناء السفن واستخدام البخار فى تسيير السفن الى ثورة فى النقل البحرى فى السبعينات من القرن التاسع عشر .

وأقبلت السفن على استخدام قناة السويس أكثر فأكثر ، كما أدى افتتاح القناة الى سرعة استبدال السفن الشراعية بالسفن البخارية ، والتخلص من كثير من السفن الشراعية وبناء سفن جديدة أكثر تناسبا وصلاحية لعبور القناة(١) .

وقد بلغت نسبة السفن الشراعية فى عام ١٨٦٩ (٨٥ ٪) من الاسطول التجارى العالمى (٢) .

(1) Hallberg , Op. Cit., p. 377—378.

(2) Poydemont, Henri, Le Canal De Suez: Paris. 1955. P. 44.

كذلك تقدم فن العمل فى الترسانات البحرية فزاد متوسط حمولة السفن ومدة عملها نتيجة لاستخدام الحديد بدلا من الخشب فى بناء هياكل السفن . كما ظهرت شركات الملاحة الكبرى التى تعتمد على رؤوس أموال ضخمة بزيادة تطبيق هذه النظرية التقنية الجديدة وبعمل تنظيم أكثر فاعلية للحركة . وفى نفس الوقت سهل إنشاء خطوط الاسلاك التلغرافية تحت البحر الصفقات التجارية والمالية ، وجعل الأوربيين يحصلون بسرعة على معلومات عن حالة الاسواق خارج أوروبا ، كذلك منح الحكومات وسيلة الاشراف على عمل وكلائهم فى البلاد البعيدة أو توجيهها بطريقة أكثر فاعلية . وهذه الظروف الجديدة ساعدت على التوسع الاستعمارى لاوربا(١) .

وهكذا نجد أن قناة السويس إلى جانب أنها قد قصرت المسافة إلى الشرق ، قد خفضت أيضا المسافة بين محطات التموين بالفحم التى إنتشرت على طول الطريق الملاحى ، وهذا يساعد السفن التجارية على توفير فراغ أكبر للبضاعة بدلا من الفراغ الكبير الذى كانت تشغله أماكن الفحم بالسفينة نظراً لطول الرحلة وبعد محطات الفحم . وأقبلت السفن البخارية تستخدم القناة ، ولا سيما أن السفن الشراعية لم يكن من السهل عليها الملاحة فى البحر الأحمر ، وخصوصا الأجزاء الشمالية منه والتى كانت خطرة ملاحياً لعدم إنتظام الرياح وكثرة الصخور(٢) .

---

(١) ايير رينوفان ـ تاريخ العلاقات الدولية ص ٣١٤ .

(2) Encyclopedia Britanica, Vol. 20 U.S.A. 1964.

راجع تحت مادة « Ship » ص ٥٢١ فصلا مسهبا عن تطور بناء السفن .

وتبلغ الخطورة بالنسبة للسفن الشراعية أثناء هبوب الرياح الموسمية ، التي تكاد تشل حركة الملاحة فيها بسبب شدة رياحها التي تستمر حوالي ثلث السنة . وكثير من السفن الشراعية قد أحجمت عن الملاحة فيها أثناء هذه الفترة خوفا من الغرق . ولذلك كانت رسوم التأمين على السفن الشراعية التي تسلك طريق قناة السويس عاليه إذا ما قورنت بمثيلاتها التي تسلك طريق الكاب . فبينما كانت نسبة التأمين عليها عبر طريق الكاب تتراوح بين ١¼ ٪ إلى ٣ ٪ كانت ترتفع إذا ما اتخذت طريق القناة فتصل إلى ١٠ ٪ وأحيانا تصل إلى ١٨ ٪ (١) .

ولهذا نجد أن كثيراً من التجار البريطانيين وملاك السفن أبدوا نظـــرة متشائمة بعض الشيء عن النتائج المحتملة للطريق الجديد بالنسبة لمصالحهم الخاصه، ذلك أن الخسارة الناتجـــة عن التحول السريع من الشراع إلى البخار أدى إلى انخفاض سريع في رأسمال السفن الشراعية وبطبيعة الحال فإن ملاك هـذه السفن فشلوا في تقدير هذا المطلب الحقيق والشرعي للعالم على حسابهم ومصلحتهم الشخصية . وهذا أمر طبيعي بالنسبة للتطور التكنولوجي والأحداث المصاحبة له في كل تطور صناعي (٢) .

وقد التفت ملك هولندا لأثر قناة السويس على السفن الشراعية ، فطالب بعمل دراسة تتناول هذا الموضوع وخاصة أهمية أثره على دول شمال أوروبا . وانعقد مؤتمر لهذا الغرض وقام بدراسة لأنواع وحمولات مختلفة من السفن الشراعية والبخارية . فمثلا سفينة شراعية حمولتها ٨٠٠ طن وعدد ركابها ٢٥

(1) Siegfried, Op. Cit., p. 120.

(2) Sargent, Op. Cit., pp. 53—54.

تقطع المسافة من ( Cap Lézard ) بشمال فرنسا إلى مضيق ( Sonde ) — بين جزيرتى سومطرة وجاوه — عن طريق السويس فى ٩٠ يوما . وعن طريق رأس الرجاء الصالح فى ٨٤ يوما أى بفارق ستة أيام . وفى رحلة العودة من مضيق ( سوندى ) إلى ( كاب ليزارد ) عن طريق رأس الرجاء الصالح فى ٧٩ يوماً وعن طريق قناة السويس فى ٩٠ يوما بفارق ١١ يوما . وهكذا فقد أشارت هذه الدراسة إلى أن قناة السويس ليست لها أهمية بالنسبة للسفن الشراعية القادمة من شمال أوربا أو أمريكا الشمالية إلى مضيق سوندى متجهة على سبيل المثال إلى سومطرة وجاوه ومانيلا أو الصين أو عائدة مستخدمة طريق القناة . كما درس المؤتمر أيضا أثر قناة السويس على السفن البخارية ، فوجد أن سفينة بخارية متجهه إلى مضيق سوندى عن طريق الرأس تستغرق ٧١ يوما وعن طريق قناة السويس ٥٧ يوماً بفارق ١٤ يوما . ونفس السفينة عائدة من سوندى إلى ( كاب ليزارد ) عن طريق الرأس تستغرق ٧٧ يوما وعن طريق القناة ٦٠ يوما بفارق ١٧ يوما لصالح القناة (١) .

وكانت السفن الشراعية — قبل افتتاح القناة — تكوّن معظم الأسطول التجارى العالمى ، كما ذكرت ، فى الوقت الذى كانت السفن البخارية تجتاز مراحلها الأولى . بل كانت السفن البخارية تستخدم فى نفس الوقت الشراع بالاضافة إلى « دواليبها الدافعة » التى تسير بالبخار . وقد بلغ عدد السفن فى عام ( ١٨٤٦ ) ١١١٢٨ سفينة ، كان من بينها ١٠٢ سفينة بخارية فقط أى بنسبة

(1) Fredric de Conink, Le Canal de Suez aprés l'inauguration. Paris 1869. pp. 23 – 24.

٩ر٥ ./. ، وفى عام ١٨٥٥ ارتفع عدد السفن البخارية الى ٢٩١ سفينة بنسبة ٥ر٣ ./. (١) .

وإذا نظرنا الى حمولة السفن الشراعية الانجليزية فى عام ١٨٦٩ نجدها قد بلغت ٤،٦٧٧،٢٧٥ طنا فى الوقت الذى انخفضت فيه تلك النسبة فى عام ١٨٧٩ فبلغت ٣،٩١٨،٦٧٦ طنـاً بفارق يقل ٥٩٩ر٧٥٨ طنـاً ، أى ما يعـادل ١٧ ./. . وبالعكس نجد حمولة السفن البخارية الاجمـالية المستخدمة عام ١٨٦٩ تساوى ١،٠٣٩،٩٦٩ طناً قد زادت عام ١٨٧٩ فبلغت : ٢،٢٣١،١٧٥ طنـاً . أى بزيادة قدرها ١،١٩١،١٨٨ طناً أى بنسبة قدرها ١٢٤ ./. (٢) .

وشهد النصف الثانى من القرن التاسع عشر تطوراً عظيماً فى بناء السفن ، فقد أخذت الدول تستخدم البخار فى تسيير السفن . فاستخدم فى بادىء الأمر فى الملاحة الداخلية وفى الرحلات الساحلية القصـيرة . ثم تطور وامتد نشاطه ليشمل الملاحة البخارية عبر الاطلنطى . كذلك شهدت تلك الفترة إنحساراً فى عدد السفن الخشبية لكى تفسح المجال للسفن الحديدية ثم السفن المصنوعـة من الصلب (٣) .

ومن الغريب أن مسألة بناء السفن بالحديد قوبلت أول الأمر بسخرية وظن

(1) Siegfried, A. Op. Cit. p. 114.

(2) Bulletin Décadaire des assemblés, générales des actionnaires 1872—1899, Compte de l'exercice 1879. Inventaire general au 31. 12. 1879. p. 15.

(3) Day, Clive, Op. Cit. pp. 302—6.

الناس أن بناءها بالحديد قد يجعلها تغرق بالإضافة إلى ارتفاع تكلفتها . ولكن بدأ الحديد يدخل بالتدريج فى صناعة السفن البخارية وأخذ يزداد بعد عام ١٨٥٠ كما أن معدل طفو السفن الحديدية يزيد بكثير عن السفن الخشبية وتستطيع السفن الحديدية حمل بضائع ثقيلة وتكاليفها الاقتصادية أقل وسرعتها كبيرة وتحملها كبيراً بالاضافة الى أنها أقل عرضة للحريق . كذلك يمكن بناء أى أبعاد بالحديد بعكس الخشب فمحدد بطول خشب أشجارها (١) .

كذلك أدخلت تحسينات على السفن البخارية العابرة للمحيطات والتى كانت تسير بضغط البخار المنخفض فأصبحت تستخدم « الضغط المرتفع » بعد عام ١٨٧٠ بكامل قوته لإدارة الآلات المركبة المكونة من ثلاثة أو أربع مجموعات من ( السلندرات ) ثم أخذ حجم السفن يزداد باستخدام الصلب الرخيص الذى كان بمثابة ثورة فى فن بناء السفن منذ عام ١٨٧٥ . وكانت تسعة أعشار السفن البريطانية فى عام ١٨٨٠ ماتزال مصنوعة من الحديد ولكن انخفضت النسبة فى عام ١٨٩٠ إلى واحد على عشرين (٢) .

هذا وقد أمكن التغلب على الصعوبات الناشئة عن استخدام الحديد فى بناء السفن مثل مسألة الطفو والتوازن وصيانة القاع من الصدأ ، وتصحيح الخطأ فى البوصلة الناتج عن الجذب المحلى . وأثبت الحديد مع الزمن جدارته فى السفن ليعيش أطول فترة من السفن الخشبية . وظن البعض أيضاً أن السفن الحربية

---

(1) Ibid. p. 306.

(2) Day, C. Op. Cit. p 306; cf.
Roux. C. J., Op. Cit. Tom. 2. p. 309.

الحديدية خطرة ويمكن بسهولة أصابتها ولكن ثبت خطأ هذا الزعم بعد ذلك (١) .

ويظهر أثر تطور بناء السفن فى انجلترا فىالتقرير المقدم للبرلمان الانجليزىفى عام ١٨٧١ فقد تم خلال هذا العام بناء ١٠٢٢ ، منها ٤٨٥ سفينة شراعية اجمالى حمولتها: ٦٠،٢٦٠ طناً ، ٥٢٧ سفينة بخارية إجمالى حمولتها ٢٣٠،٧٩٨ طناً . وكانت ٥١٠ سفينة قد صنعت من الحديد ، ٥٠٢ صنعت من الخشب (٢).

وخلال الخمس سنوات التالية ( لعام ١٨٦٧ ) تناقص عدد السفن الشراعية الى أكثر من النصف تقريباً ، كما انخفضت حمولتها بنسبة ثلاثة أرباع اجمالى الحمولة . بينما نجد العكس بالنسبة للسفن البخارية فلقد ازدادت السفن المبنية خلال الخمس سنوات ( ١٨٦٧ — ١٨٧١ ) إلى ما يزيد على النصف وازدادت مجموعة الحمولات إلى ثلاثة أضعافها (٣) .

ومن المشاكل التى ظهرت نتيجة لاستخدام البخار فى تسيير السفن ، مسألة الطاقة وهى الفحم آنذاك ، فكان من الضرورى وجود محطات للفحم علىطول الطرق الملاحية وخاصةفىحوض البحر المتوسط والبحر الأحمر وجنوب افريقيا وكانت انجلترا تحتكر تجارة الفحم (٤) .

وكانت أماكن التموين بالفحم عن طريق الكباب قليلة ومرتفعة التكاليف ونتيجة لذلك ارتفعت المصاريف الخاصة بتموين السفن بالفحم بالاضافة الى

(1) Encyclopedia Britamica, Op. Cit. Vol. 20 p. 526.

(2) B.D. No. 12, 22. 4. 1879. pp 3—4.

(3) B. D. No. 30, 29. 10. 1872, p. 4.

(4) Bowden & Others, Op. Cit. p. 400

=

أن فراغات كبيرة كانت تشغلها أماكن الفحم والاحتياطى، كل ذلك زاد من أسعار التكلفه للسفن البخارية وأصبحت غير مربحه . أما عن طريق السويس فكانت السفن تمون بالفحم عن طريق جبل طارق ومالطة وبور سعيد والسويس وعدن بأسعار مناسبة . بالإضافة الى توفير الفراغات المشغولة باحتياطى الفحم لكى تستخدم فى نقل البضائع . هذا وقد صاحب افتتاح القناة ازدياد فى انشاء السفن الحديدية ذات الرفاص للتجارة مع الشرق [1] . وقد أعدت السفينة البخارية بطبيعة الحال ، العالم بوسيلة أكبر وأسرع كثيراً لنقل التجارة العالمية عن طريق البحر أرخص طرق النقل وأمكن للسفينة البخارية السير فى البحر فى أى وقت وأى اتجاه دون الاعتماد على الرياح أو التقيد بها مما ساعد على زيادة سرعة حركة التجارة على اتباع طرق أقصر للتجارة البحرية

= قبل إفتتاح قناة السويس بلغ سعر الطن من الفحم فى انجلترا ١٠ شلن بينما كان سعره فى سقوطرة ٦٠ شلن واقترح البعض تخفيض سعر الفحم خارج انجلترا بنقله إلى المحيط الهندى وهذا يكلف ١٥ شلن للطن الواحد . كما اقترح البعض الآخر أن يتم نقل الفحم عبر مصر من الاسكندرية للقاهرة عن طريق النيل ثم يحمل بالجمال للسويس وقد قدرت تكاليف نقل الفحم حتى ذلك الميناء ٣ جنيهات استرلينى للطن وكانت السويس مركزاً للتموين بالفحم حيث أنشئت المستودعات الضخمة لتموين السفن البخارية فى البحر الأحمر وكانت انجلترا ترسل الفحم للاسكندرية وينقل منها فى ترعة المحمودية وفرع رشيد للقاهرة ومنها إلى السويس حيث تحمله قوافل الجمال . راجع :

Sargent, Op. Cit. p. 44.

(1) Great Canals of the World, O. P. Austin. From the summary of commerce and finance from May 1902.
Treasury of department. p. 4053.

دون اعطاء وزن كبير للصعاب التى كانت تواجه الملاحة الشراعية ، سواء من ناحية الرياح أو غيرها .

ولم يقتصر التقدم فى بناء السفن البخارية على الجانب التجارى فقط بل أدى أيضا الى التقدم السريع فى بناء السفن الحربية مما كان له نتائج بعيدة المدى بالنسبة للتوسع البحرى .

ولقد تحقق الاضطراد المستمر فى حركة السفن عبر قناة السويس من نصف مليون طن تقريبا فى السنة الأولى للافتتاح الى حوالى عشرة ملايين طن عند نهاية القرن التاسع عشر نتيجة التقدم المستمر فى بناء السفن وتفوق البخار على الشراع وتفضيل طريق قناة السويس على طريق رأس الرجاء الصالح (١) .

جانب آخر يهمنا دراسته ولم يحظ بالدراسة من المهتمين بدراسة قناة السويس ألا وهو ظهور شركات ملاحية عديدة بعد افتتاح قناة السويس سواء سواء فى الدول الواقعة على حوض البحر المتوسط أم الروسيا أم دول غرب أوربا وانجلترا وحكومة الهند . كل تلك الشركات كان لها دور كبير فى الأحداث القادمة المتعلقة بالصراع حول استغلال قناة السويس .

فاذا نظرنا إلى حركة الملاحة فى القناة عام ١٨٧٠ م نجد أن ٤٨٦ سفينة قد عبرت القناة وكان ترتيب الدول من حيث عدد السفن المارة بها كما يلى : انجلترا — فرنسا — مصر — النمسا — تركيا — إيطاليا — اسبانيا — هولندا —

---

(1) Roux, J., Op. Cit. T. 2 p. 309

أمريكا — الدانمرك — اليونان — البرتغال — الروسيا — زنزنبار (١) وفى العام التالى عبرت القناة ٧٦٥ سفينة كان ترتيب الدول حسب أهميتها كما يلى : انجلترا — فرنسا — النمسا — ايطاليا . تركيا — مصر — بروسيا — اسبانيا — روسيا — هولندا — بلجيكا — البرتغال — الدانمرك والنرويج (٢) .

ولم تكن الشركات الملاحية بمعزل عن حكوماتها ، بل كانت فى بعض الأحيان لها سلطات قوية على حكام ذلك العصر . فاذا نظرنا على سبيل المثال إلى شركة الهند الشرقية التى أسست فى عهد الملكة اليزابيث نجد أنها لم تصبح فقط شركة تجارية كبيرة ولكنها استطاعت من مقرها فى شارع « Leadenhall » فى لندن أن يتحكم مجلس الإدارة فى الامبراطورية . وأصبحت تجارة أوربا مع الشرق الأقصى فى أيديهم بصفة أساسية وأسسوا أسطولاً تجارياً وكانت سفنه من أدق وأحسن السفن صناعة وتصميماً فى ذلك الوقت وهم السلف للخطوط الملاحية الحديثة (٣) . وكانت تلك الشركة تؤيد مشروع قناة السويس وأعلن مجلس

---

(١) وتفصيل عدد السفن كالآتى : ٣١٤ إنجليزية ، ٧٥ فرنسية ، ٣٣ مصرية، ٢٦ نمساوية ، ١٧ تركية ، ١٠ إيطالية ، ٣ أسبانية ، ٢ هولندية ، ١ أمريكية ، ١ يونانية ، ١ برتغالية ، ١ روسية ، ١ زنزبارية ، ١ دانمركية — راجع:

Balletin Décadaire No. 6, 22. 2. 1872. p. 2.

(٢) وتفصيلها : ٥٠٢ سفينة إنجليزية ، ٦٦ فرنسية ، ٦٣ نمساوية ، ٤٧ إيطالية ، ٣١ تركية ، ٢٢ مصرية ، ٧ ألمانية ، ٥ أسبانية ، ٥ روسية ، ٥ هولاندية ، ٤ بلجيكية ، ٢ برتغالية ، واحدة لكل من الدانمرك والنرويج — أنظر المرجع السابق نفس الصفحة .

(3) Evan, Alfred Dudley : Transport, its history and economic London 1946, pp. 74—75.

إدارتها أنه يشعر دائماً باهتمام كبير ورغبة أكيدة فى نجاح أى مشروع يمكن أن يسهل وسائل الإتصال بين بريطانيا العظمى وبين الهند . وكذلك أيدت شركة ( Peninsular and Oriental Steam Navigation ) مشروع قنـاة السويس (١).

وهنا نجد أنفسنا أمام نواة مهمة للتجارة الامبريالية منها صناعة بناء السفن والمراجل البخارية تقوم بها مؤسسات كبيرة وراءها رأسمال ضخم ويشرف عليها أشخاص يدركون تمام الإدراك فوائد النفوذ السياسى للاغراض التجارية وهم يحبذون سياسة التوسع لأنهم يستفيدون منها . ولصناعة السفن مصلحة واضحة وأكيدة تجعلهـا فى صف الامبريالية ، ويتضح هذا فى مطالبـة مصانع السفن بتنفيذ سياسة تقديم الإعانات لها من قبـل الدولة لـكى تسهم فى صناعة السفن البريطانية وفى سلامة الامبراطورية والدفاع عنها (٢)

فقبل افتتاح قناة السويس كان هناك خطان ملاحيان (١) خط P&O البريطانى و(٢) المساجيرى مارتيم الفرنسى ( Messageries Maritimes ) ، وكان لهما النفوذ الأكبر فى حوض البحر الأبيض والبحر الأحمر (٣) . ولـكن بعد افتتاح قناة السويس سارعت كثير من الدول المستفيدة من هـذا الممر الملاحى العالمى بانشاء خطوط ملاحية جديدة لنقل بضائعها مباشرة بدون وسـيط أو الاعتماد

---

(1) Hoskins, British Routes, Op. Cit. pp. 314—5.

وأنظر أيضا : ابراهيم صقر : المستقبل الاقتصادى لقناة السويس .

(٢) هوبسون ، الامبريالية ـ ترجمة عبد الـكريم ، سلسلة ـ كتب « الفـكر السيـاسى الاشتراكى » ، القاهره بدون تاريخ ـ ص ٥٦ ـ ٥٧ .

(3) Great Canals, Op. Cit. p. 4053.

على خطوط ملاحية أجنبية . وسارعت شركات ملاحية عديدة إلى تحويل مسار خطوطها لتمر عبر القناة إلى الشرق الأقصى كما سارعت فى نفس الوقت إلى زيادة عدد رحلاتها وكذلك عدد سفنها . وهكذا ظهرت مصالح اقتصادية ضخمة بين الشركات الملاحية .

فبالنسبة للشركات الملاحية البريطانية نجد كبرى تلك الشركات آنذاك وهى شركة: (P & O) وقد استفادت من افتتاح قناة السويس، وأصبحت تملك سفناً عديدة وأحواضاً كثيرة ومستودعات فى انجلترا وكلكتا وبمباى وسنغافورة وهنج كنج واستراليا[1]. وأخذت الشركة فى إنشاء خطوط ملاحية منتظمة بين البندقية وبرنديزى ( Brindisi ) ومصر وعبر قناة السويس إلى بمباى ومدراس وكلكتا عبر المحيط الهندى وإلى ملبورن وسدنى باستراليا، وعبر خليج البنغال خلال مضايق ملقا ( Malacca ) إلى هونج كونج وشنغهاى ويوكوهاما . حيث ربطت بالخط الملاحى للسفن البخارية الأمريكية :—American Pacific

---

(١) ومؤسس هذه الشركة كل من Anderson & Willcox وبدء بخط ملاحى منتظم مع شبه جزيرة ايبريا مع البرتغال واسبانيا وقام بنقل البريد من ايرلندا الى مملكة اسبانيا وسميت الشركة أول الأمر باسم Peninsular Steam Navigation ثم حصلت الشركة على أحقية نقل البريد الحكومى من انجلترا للاسكندرية ولكن الجانب الهندى ظل بدون حل والرسائل التى تحملها شركة الهند الشرقية فيما بين السويس وبمباى لم تكن مناسبة ولكن نجحت شركة P & O فى سبتمبر ١٨٤٢ فى بدء رحلات بخط ملاحى منتظم بين كلكتا ومدراس وسيلان والسويس . وجاء فى العقد الموقع بين الشركة والحكومة البريطانية فى ١ يناير ١٨٥٣ أن تقوم الشركة بنقل البريد مباشرة بين إنجلترا والاسكندرية والسويس وكلكتا وهونج كونج وسنغافوره وسيدنى ستة مرات فى السنة . راجع :
Hurd, Archibald, The sea traders London, 1922, pp. 173—177

Steam - Ship [1]. كذلك استحوذت تلك الشركة على حركة نقل الركاب الى الهند والشرق الأقصى [2]. وأخذت الشركة تصريحاً من الحكومة عام ١٨٧٤ م باستمرار نقل الخدمات البريدية عبر قناة السويس، ونتيجة لاختصار الطريق فإن وزراء حكومة جلالة الملكة طلبوا تخفيض الإعانة المالية السنوية المقدمة للشركة نتيجة لاستفادتها من اختصار الطريق. فى مقابل استمرار اعطائها امتياز النقل عبر القناة وتنظيم رحلاتها بعبور سفينتين كبيرتين فى القناة اسبوعياً بالإضافة إلى سفينة أخرى أسبوعياً من البندقية إلى بمباى. وجاء فى التقرير المقدم للجمعية العمومية لحملة أسهم قناة السويس ما يؤكد زيادة نشاط شركة P & O خلال السنوات الثلاث لافتتاح قناة السويس (١٨٦٩ — ١٨٧١) زيادة عظيمة، حيث عبرت ٧٥ سفينة من سفن الشركة القناة فى عام ١٨٧٤ بلغ إجمالى حمولاتها تسعين ألف طن [3].

هذا وقد ظهرت خطوط ملاحية بريطانية جديدة ربطت انجلترا وأوربا بالهند والشرق الأقصى ومن تلك الشركات الجديدة شركة (City Line) ربطت

---

(١) المصدر السابق ص ١٧٩ — ١٨٠ ويذكر المؤلف أن رأسمال الشركة بلغ ٤ ملايين جنيه وعدد المساهمين ٢٠٠٠ ولم يذكر السنة — وربما يكون سنة تأليف الكتاب وهو عام ١٩٢٢.

(٢) بلغت مجموع حمولة سفنها الصافية ثلاثة ملايين طنا وقدرت بحوالى $\frac{1}{20}$ من مجموع حمولات السفن العابرة للقناة — قامت بها تلك الشركة — أنظر:

Hardy, A. C., Seaways and Sea Traders, London, 1927, p. 70.

(3) Bulletin Décadaire, No: 130 — 2 Aout, 1875. p. 5.

بين ليفربول وكلكتا وأضافت أربع سفن جـــديدة لأسطولها كذلك الخط
الملاحى (Mensuelle Henderson Line) يربط جلاسجو برانجون وكذا الخط
الملاحى (Ocean Steamship Company) الذى حول الخدمة النصف شهرية
فيما بين ليفربول والصين الى خدمة أسبوعية (وأضاف سبع سفن جديدة
لأسطوله) وخط (Anchor Line) الذى يسير من جلاسجو الى بمباى (أضاف
خمس سفن) والخط الملاحى (The British India Steam Navigation Co.)
قد مد خدماته الملاحية لتشمل كلكتا وكراتشى والخليج العربى (وأصبح مجموع
سفنه عشر سفن). وكذلك خـط (Harrison Line) الذى أنشأ خطاً ملاحياً
منتظماً الى كلكتا. وخط ملاحى جديد باسم (The Star Line) الذى نظم
خدمات مماثلة. والخط الملاحى (The Hall Line) الذى خصص أربع سفن
للخدمة فيما بين ليفربول وبمباى. كذلك الخط الملاحى (Clan Line) من ليفربول
الى بمباى وكلكتا. وخط ملاحى باسم (Anchor Line , Wilson-Line)
أيضاً من ليفربول الى بمباى. وخطا (Ben Line , Glen Line) من انجلترا
الى الصين. والخط الملاحى (Persian Gulf) للخليج العربى، وخطوط :

١ — Victorian Line

٢ — Thames and Merrey Line

٣ — Anglo Australasian Co. للعمل مع استراليا (1)

---

(1) Bulletin Décadaire No. 130, pp. 4-5, 2 Aout 1875,
Ibid, No. 163, 2 July 1876 p. 3

وأيضاً : Ibid, No. 341, 12 Juin 1884 pp. 4-5

والعدد : No. 448, Juin 1884 p. 633.

أما بالنسبة لفرنسا فقد أراد التجار الفرنسيون حتى قبل إفتتاح قناة السويس وذلك فى عام ١٨٤٤ إنشأ خط ملاحى جديد منتظم بين مرسيليا واسكندرية لينافس خط الملاحة البريطانى الذى يسير من موانى انجلترا الى الاسكندرية ماراً بمالطة ولم يعارض محمد على فى إنشاء هذا الخط البحرى لأنه يجعله أقل اعتماداً على سفن شركة ( P & O ) البريطانية فى عمليات الاستيراد والتصدير(١). وبعد افتتاح قناة السويس للملاحة أصبحت بمباى تستورد بضائعها من فرنسا مباشرة وليس هناك أرقاماً ملحوظة فى واردات بمباى من فرنسا سوى الخمور والمشروبات الروحية وهذه كانت تصل إليها على أساس أنها مصنوعات بريطانية لأن فرنسا تصدرها لإنجلترا وهذه بدورها تعيد تصديرها للهند على أساس أنها مصنوعات بريطانية إلا أنه بعد افتتاح خط ملاحى مباشر يربط بمباى بموانى فرنسا على البحر المتوسط تغير الوضع لصالح المنتجين والتجار الفرنسيين(٢).

ومن كبريات الشركات الملاحية الفرنسية فى حوض البحر الأبيض المتوسط شركة : ( Compagnie des Messageries Maritimes ) التى قامت بزيادة عدد سفنها بعد افتتاح القناة لتقوم بالخدمة فيما بين موانى فرنسا واستراليا ونيوكاليدونيا وقد قامت هذه الشركة برفع قضية ضد قناة السويس فى مسألة رسوم المرور(٣) ومن الخطوط الملاحية الفرنسية الجديدة التى أنشئت بعد افتتاح قناة السويس نجد شركة :

١ — « La Ligne Francaise » التى ربطت مرسيليا بسواحل شرق

---

(١) عبد العزيز الشناوى ـ قناة السويس والتيارات السياسية ـ ص ٤٤ .

(2) Bulletin Décadaire, Op. Cit. No. 101, 12.10.1874 p. 2.

(٣) أنظر الفصل الخاص بمسألة رسوم المرور .

افريقيا وتكونت من ٤ سفن .

٢ — وشركة . « Compaginie Havraise » من الهافر الى الهند الصينية ( Cochin Chine ) .

٣ — وشركة : « Compagnie Fraissinet » أيضاً للعمل مع الهند الصينية

٤ — وشركة : « Compagnie Nationale de Marseille » للعمل كذلك مع الهند الصينية .

٥ — وشركة Mesmier et Cie للعمل مع الخليج العربى .

٦ — وشركة : Compagnie Commerciale Francaise de Transport

٧ — وشركة : Compagnie Francaise Steamers de Quest وذلك حتى ميناء عباى (١) .

كذلك كانت قناة السويس بالنسبة للموانى الايطالية فرصة فى نظر رجال التجارة لاستعادة عظمتها التجارية التى افقدتها بكشف الطريق البحرى حول رأس الرجاء الصالح فى نهاية القرن الخامس عشر . فنجد غداة افتتاح قناة السويس للملاحة ، أن الحكومة الايطالية قد شكلت لجنة من أشخاص متخصصين لدراسة مسألة الخطوط الملاحية البريدية التى تساهم فيها الدولة، وكذلك الاتفاقيات المبرمة بين الحكومة والشركات الملاحية التى تقوم بالخدمة بين الموانى الايطالية المختلفة والتى ينتهى عقدها عام ١٨٧٧ م . ومن بين تلك الاتفاقيات اتفاقية مع

---

(1) B D. , No. 163 , Août 1876 p. 3, Cf. No. 341, 12 Juin 1881 pp 4-5, No. 448, Juin 1884 p. 633.

شركة P & O التجارية والتى اسندت اليها الحكومة البريطانيه عملية نقل البريد من الهند مارة بايطاليا أقصر طريق إلى انجلترا ، وكانت مساهمة الحكومه الايطالية باستئجار هذه الشركة الأجنبية نتيجة لحاجة الحكومة الملحة فى افتتاح طريق — دون أدنى تأخير — يربطها بالهند وذلك حتى تصبح البندقية أهم موانى ايطاليا وكذلك أكبر مستودع تجارى فى البحر الأدرياتى . وقد أعلنت الحكومة الايطالية بأنها ستسمح لشركة P & O بمواصلة رسو سفنها فى ميناء البندقية حتى فى حالة انقطاع مساهمتها فيها . هذا وقد أخذت الحكومة الإيطالية تزداد اقتناعاً بأنه قد جاء الوقت لكى تتولى فيه الشركات الملاحية الايطالية الاستعداد بكافة قواها للوقوف محل شركة P & O . فإذا ما امتنعت شركة P & O عن الرسو بالبندقية عندئذ فإن شركة « Rubattino » الايطالية — وهى كبرى الشركات الملاحية الايطالية — تستطيع وبسرعة ربط هذا الميناء بالخط الملاحى الكبير إلى بمباى . وأثبت الخط الجديد أهميته ، فقد نقلت الشركة الايطالية عام ( ١٨٧٢ ) تسعة آلاف طن من البضائع وارتفع هذا الرقم إلى خمسة عشر الف طن فى العام التالى ثم ازداد إلى تسعة عشر الف طن عام (١٨٧٤) ولذا فان هذا الخط الملاحى انتظم بصفة دورية شهرياً ، وتقدر الحركة التجارية بين الموانى الايطالية وبمباى بملايين الجنيهات . هذا بالإضافة إلى ان اضطراد نمو وتطور الحركة التجاريه الدولية جعل من الضرورى قيام رحلات عديدة بين ايطاليا والهند (١) .

---

(١) إن الصادر والوارد مع ميناء بمباى حوالى ٦٤١٥ طناً أقيمتها ٥ر١٠ مليون فرنك ( من موانى ليفورنو Livourno ١١٠٠ طن وميناء نابلى ٣٧٠٠ طن بما قيمته ٠٠٠ر١٠٠ر٦ فرنك ) وصدر من تلك الموانى عام ١٨٧٤ إلى بمباى ٢٢٧٤ طن بضائع ومن بمباى اليها بمبلغ ٩ مليون فرنك . أنظر :

B. D. No, 147, 32. 1. 1876 p, 2.

وقد تقدم وزير الأشغال العامة الايطالى لمجلس النواب الايطالى فى جلسة ٥ ديسمبر ١٨٧١ بمشروع اتفاقية بين الحكومة وشركة الملاحة الايطالية Rubattino لمد خدماتها من موانى ايطاليا إلى مصر والهند (١) . كذلك نجد الخط الملاحى الايطالى Rubattino يقوم بنقل طرود النبيذ من ميناء مرسيليا وبوردو Bordeux إلى عباى (٢) . هذا وقد نشرت جريدة ( La Nazione ) الايطالية عن المشروعات الايطالية الجديدة ( بخصوص استغلال قناة السويس) إنشاء خط ملاحى جديد باسم : « Messageries Martimès Italiennes » برأسمال قدرة عشرة ملايين فرنك وبأسطول تجارى يسير بالبخار من الطراز الأول وبهذا الأسطول يمكن ربط موانى ايطاليا ( جنوا والبندقية ) والموانى الأخرى — بالهند والصين واستراليا عبر قناة السويس — وأضافت الصحيفة، أنه قد يساهم أمريكيون فى رأسمال بناء سفن تلك الشركة ، وأنه سيكون فى مقدور هذه الشركة إعادة الموانى الايطالية لعظمتها القديمة (٣) .

وفى جنوا أسست شركة « Lloyd Italian » والتى لم تكن تملك سوى سفينتين (٤) قامتا بافتتاح أول خط ملاحى من ايطاليا إلى الصين وأخذت سفنها تزداد عاماً بعد عام فى هذا الخط (٥) .

---

(1) B. B. Le Canal de Suez, Nó. 3, 22. 1. 1872 p. 4.

(2) Ibid. No. 101, 12—10—1874 p. 2.

(3) Ibid. No 34, 2. 12. 1872 pp. 4—5.

نقلا عن جريدة (La Nezione) الايطالية والتى نقلت بدورها عن الجريدة الأمريكية: New-York Daily Bulletin.

(٤) هما السفينة Firenzet والسفينة Livorno ثم إشترت سفينة ثالثة Glensannoux

(5) B. Décadaire Op. Cit. No. 12, 22. 4. 1872 pp. 2—3, No. 163, 2. 7. 18̄6 p 2.

وبطبيعة الحال فقد فتحت قناة السويس المجال لايطاليا لانشاء مستعمراتها الصغيرة فى « عصب » على سواحل البحر الأحمر قبيل الاحتلال الانجليزى لمصر. وكانت ايطاليا تعقد الآمل على مستعمرة « عصب » لخلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوربا والشرق الأقصى ولانشاء مركز تجارى يتصل بالحبشة ولخلق قاعدة للتوسع السياسى والاقليمى عندما تحين الفرصة . (١) فقد كانت شركة روباتينو الايطالية تمتلك هذا الخليج منذ عام ١٨٧١ (٢) لكن الحكومة الايطالية استولت عليه فى عام ١٨٨١ وأخطرت الحكومة البريطانية فى نفس الوقت بذلك ولم تثر بريطانيا معارضة أمام ايطاليا فى هذا الشأن (٣) .

أما النمسا فقد تطلعت هى الأخرى للاستفادة من هذا الطريق المائى الجديد. فنجد قنصل النمسا فى السويس يصرح بأن البضائع النمساوية مثل الأقمشة القطنية والحديد والصلب والمواد المختلفة مثل الحبال والصابون والدقيق والبسكويت والكحول إلى غير ذلك، من الممكن أن نجد لها مخرجا سريعاً ومستمراً إلى البلاد الواقعة على سواحل البحر الأحمر . لذلك يجب انشاء علاقات تجارية مع تلك الدول . وتعلق الصحيفة الايطالية التى أوردت هذا التصريح، أن على ايطاليا التى لديها الكثير من المنتجات المذكورة، غزو تلك الأسواق التى ستكون بمثابة مخرج جديد للمنتجات الايطالية (٤) .

---

(١) جلال يحيى ـ سواحل البحر الأحمر والتسلط البريطانى على مصر ـ لجنة الدراسات الأفريقية سنة ١٩٦٠ المكتبة الأفريقية ص ٦٩ .

(2) Corce, Benedetto, Histoir de L'Italie contemporaine (1871—1915) Paris 1929, p. 139.

(3) Granville to Paget, 9.3.1881 Parl. P. Egypt. No. 15 (1882) Nos. 18, 17.

(4) B.D., Le Canal de Suez No. 30, 22, 10. 1872 p. 3.

فالامبراطورية النمساوية كان لها ميناء تريستا على البحر الادرياتى منفذها التجارى على البحر الأبيض المتوسط وكان هذا الميناء يرتبط بخط حديدى من فينا حتى تريستا . لهذا كانت النمسا من المهتمين بحرية الملاحة فى نهر الدانوب كرابط رئيسى يربطها ببقية دول العالم وكان النهر يحمل التجارة أكثر من الخط الحديدى (١) .

ومن الشركات الملاحية النمساوية الجديدة نجد شركة «Lloyd Austrichien» التى نقلت البضائع من ميناء البندقية الى الهند خلال عام ١٨٧١ بما قيمته ٥٠٠ر٧٩٢ر٦ فرنكا (٢) .

ونجد أن حكومة النمسا تقدمت الى الرايخستاج (Reichstag) باقتراح من أجل جعل تريستا ميناءاً حراً، كما تسلمت شركة (اللويد النمساوية) للملاحة البحرية أعانة مالية من الحكومة لإنشاء خطين ملاحيين جديدين الى بمباى وريودى جانيرو(٣) وأصبحت شركة (Lloyd-austro Hongroise) النمساوية من كبرى الشركات الملاحية النمساوية وازداد عدد سفنها عاماً بعد عام لتربط ميناء تريستا بميناء بمباى والهند وهونج كونج(٤) .

كذلك نظمت الشركة الاسبانية للملاحة : ( La Ligne Espagnole ) خطاً ملاحياً فيما بين ليفربول — برشلونه — مانيلا وتزايدت سفنه عاماً بعد

---

(1) Taylor, A.J.P., The struggle for Mastery in Europe p. 228.

(2) B.D. Le Canal de Suez No. 6, 22—2—1872. p. 3.

(3) Ibid. No. 5, 12-2-1872 p. 2.

(4) Ibid. No. 30, 2-8-1875 p. 4; No. 341, 12-6-1881 p. 4., No. 448, 2-6-1884 p. 633

عام وأتى بنتائج عظيمة . وكانت هناك شركة ملاحية جديدة فى دور التكوين لتربط برشلونة مباشرة بالفلبين . كذلك خط ملاحى باسم (Marquis de Comp) من ليفربول — أسبانيا — الفلبين(١) .

أما الروسيا فقد استفادت أيضاً من افتتاح قناة السويس ، فذكرت جريدة ( Osservatore Triestino ) النمساوية ، بأن الروسيا تنظر بعين الاهتمام لقناة السويس ، فعلى الرغم من عدم مساهمة روسيا فى مشروع قناة السويس واتخاذها منه موقفاً سلبياً — نظراً لحساسية انجلترا للمشروع وتأييد فرنسا له — إلا أنه بعد أن أصبحت قناة السويس واقعاً ، قامت روسيا بدراسة مايمكن أن تستفيده من هذه القناة من حيث إختصارها للمسافات.

فقناة السويس لم تكن ذات نفع فقط لانجلترا وفرنسا وإيطاليا والنمسا مع الهند والشرق، بل هى أيضاً ذات نفع وفائدة أكبر بالنسبة لميناء أوديسا الروسى الواقع على البحر الاسود ، إذ جعلت قناة السويس من ميناء أوديسا أقرب ميناء للشرق الأقصى بالمقارنة مع البلاد المذكورة . وأصبحت أوديسا الميناء المفضل للتجارة مع الشرق الأقصى . فالسفينة التى تغادر ميناء أوديسا متجهة الى الصين عبر قناة السويس توفر ٥٠٠ ميلا عن سفينة أخرى تقوم من ميناء مرسيليا و ٢٠٩٠ ميلاً أقل من سفينة تقوم من ميناء ليفربول . ففى الوقت الذى يصبح فيه ميناء أوديسا بعد فتح قناة السويس للملاحة — الميناء الأوربى الاكثر قرباً للصين واليابان — فإنه عن طريق استخدام الطريق القديم عبر جبل طارق وطريق رأس الرجاء الصالح يكون أكثر الموانى تطرفاً وبعداً . وهكذا تنتهز روسيا الفرصة المتاحة لموقع ميناء أوديسا بعد فتح قناة السويس

(1) Ibid. No. 5, 12.2.1872, p. 2 No. 163, 2.7.1876 p. 3 No. 448, 2-6-1884 p. 633.

لتقوم بإنشاء خط ملاحى وشركة ملاحية لها سفن منتظمة لربط أوديسا بالشرق الأقصى واليابان والصين وفلاديفوستك. وقدرت تكاليف تدعيم هذا الأسطول بمبلغ ٨٠٠٠٠٠ روبل (أى مايقدر بحوالى ثلاثة ملايين ومائتى ألف فرنك)(١).

وهكذا أدى افتتاح قناة السويس إلى تحويل مسار بضائع هامة مثل القطن المشحون للروسيا والذى كان يصل أولاً لإنجلترا لتصنيعه ثم إعادة شحنة ثانية إلى وسانت بطرسبورج، ولكن بعد فتح قناة السويس للملاحة نجد أن بضائع الهند تصل لميناء أوديسا مباشرة عبر قناة السويس . ومن أوديسا إلى موسكو وفى هذا تقصير للمسافة وسرعة فى الوقت وتكلفة أقل(٢) .

هذا وقد قام مندوبون روسيون بالبحث فى إنشاء خط ملاحى مباشر فيما بين يوكوهاما وشنغهاى وأوديسا وقاموا فعلا بانشاء خط ملاحى كبير بسفن بخارية(٣) . هذا بالاضافة إلى ازدياد حركة النشاط بين روسيا ومستعمراتها فى آمور (Amour) وجزيرة « سخالين » (Sakhalin) وكان من نتيجة ذلك أن أضيف ما يزيد عن عشرين سفينة بخارية لخدمة هذا النشاط الجديد ، مستقلة فى خدمتها عن الأسطول التجارى الأهلى : « Flotte Nationale » . وهذا أدى بطبيعة الحال إلى زيادة عدد سفن هذا الخط المتجه للشرق الأقصى عبر قناة السويس(٤) .

---

(1) Buletin, Décadaire. No. 14, 12 Mai 1872 p. 4.

(2) Ibid. No. 3, 22 Janvier 1872 p. 3.

وراجع أيضا : الوقائع المصرية عدد ١٥ يناير ١٨٨٧ جريدة رقم ٦ ص ٤٧ ( وهو ضمن مجلد بمكتبة بلدية الاسكندرية عام ١٨٨٧ حـ ١ ص ٤٧ ) .

(3) Bullet. Décadaire, C. S. No (1) 1.1.1872 p. 1.

(٤) تم استيلاء روسيا على اقليم آمور عام ١٨٥٨ وعلى جزيرة سخالين ١٨٥٣ راجع كتاب :

ومن الخطوط الملاحية الروسية نجد الخط الملاحى :

"La Compagine Russe de Navigation à Vapeur et de Commerce"

وقد زاد هذا الخط رحلاته إلى بمباى رحلتين(١) .

ولم يقتصر أثر قناة السويس فقط على دول حوض البحر المتوسط بل شمل أيضاً الجزر الهامة الواقعة فى الطرق الملاحية فقد أوضحت التقارير الرسمية الصادرة عن حركة الملاحة البحريه فى جزيرة مالطة عام ١٨٧١ م زيادة كبيرة فى عدد السفن التى دخلت موانى مالطة التى كانت محطة هامة للتموين بالفحم، وهذه الزيادة الضخمة ناتجة عن إزدياد السفن البخارية وإزدياد سرعتها وإقبالها على الإتجاه نحو شرق البحر المتوسط بعد فتح قناة السويس لعبورها(٢) .

وهكذا أدى إفتتاح قناة السويس إلى تغيير المركز الإستراتيجى والتجارى لجزيرة مالطة فقد تزايدت السفن التجارية البريطانية التى أخذت تسلك الطريق الجديد إلى الشرق فعزز ذلك من أهمية مالطة ليس فقط كميناء للزيارة ومحطة التموين بالفحم ولكنه فى نفس الوقت كمركز من مراكز القيادة Head quarters

---

= Alexis Krausse, Russia in Asia; 1558 - 1899 London 1899. p. 246., Bulletin Décadaire, Le Canal De Suez No. 341, 12 Juin 1881 p. 5.

(1) B. D. No. 163, 2 - 7 - 1876. p. 2.

(٢) دخل جزيرة مالطة عام ١٨٧١ ١٠٠ سفينة حربية بخارية ، ١٢ يخت شراعى وبخارى ، ١٧٢٣ سفينة بخارية بلغ اجمالى حمولتها جميعا ١٠٤٨٩٠٣٦٢ طن بالاضافة الى ٢٩٤٧ سفينة شراعية حمولتها ٥١٨٠٩٨٠ طن . ومجموع هذه السفن يبلغ ٤٦٨٠ سفينة مجموع حمولاتها ٢٠٠٨٠٣٤٢ طن ، وفى العام السابق ١٨٧٠ لم يصل مجموع السفن التى دخلت موانى مالطة عن ٣٩١٢ سفينة اجمالى حمولاتها ١٥٥٠٤٠٣٤٠ طن ـ أنظر :

Bulletin Décadaire de Canal de Suez No. 5, 12 - 2 - 1872 p. 2.

للأسطول البريطانى لحماية السفن البريطانية . وتدعيم مركز إنجلترا وسيادتها على البحر الأبيض المتوسط . وسعت بريطانيا إلى توسيع وتعميق موانى مالطة لتسمح برسو السفن فى أمان . وكذلك الإسراع فى بناء الأحواض الجافة للأغراض التجارية ليقابل الزيادة فى السفن الوافدة على الجزيرة وتقديم خدمات الإصلاح والصيانة لهذه السفن . هذا بالإضافة إلى الأغراض العسكرية . وهكذا فإن إختراع السفن البخارية بالإضافة إلى إفتتاح قناة السويس ساهم فى رخاء هذه الجزيرة(١) .

وإذا إنتقلنا إلى غرب أوروبا نجد إهتماما كبيرا بقناة السويس لا يقل عن دول البحر المتوسط ، فألمانيا كانت إهتماماتها التجارية المباشرة مع الشرق قليلة الأهمية ولم تزدهر إلا فى الثمانينات من هذا القرن عندما بدأ نمو حركة الاستعمار الألمانى خصوصا مع شرق افريقيا فقد كان النشاط التجارى والتبشيرى الألمانى فى شرق أفريقيا واضحاً قبل إفتتاح قناة السويس وكان لانتهاء الحرب البروسية الفرنسية أثرها فى توجيه النشاط التجارى الالمانى إلى شرق أفريقيا ومن مظاهر هذا النشاط تحويل قنصلية دول الهانزا فى زنجبار فى سنة ١٨٧٠ إلى قنصلية تمثل إتحاد شمال ألمانيا ، ثم حولت فى سنة ١٨٧٩ إلى قنصلية الإمبراطورية الالمانية (٢) . ولكن مع ذلك نجد المانيا قد أعطت إهتماما بقناة السويس يسبق هذه الفترة . ففى عام ١٨٧٣م يجتمع مجلس إدارة الشركة الملاحية الالمانية :

( Compagnie Allemande de Navigation à vapeur )

---

(1) Laferla, A. U., British Malta, Vol I. pp. 273 - 274.

(٢) سعد زغلول عبد ربه ـ الاستعمار البريطانى فى كينيا ( ١٨٥٦ — ١٩٢٣ ) . رسالة ماجستير غير منشوره من كلية آداب الاسكندرية عام ١٩٦٤ . ص ٤٩ .

فى هامبورج للقيام بدراسة مسألة الإستفادة من قناة السويس كطريق ملاحى سريع ، وأشار أنه فى بداية تكوين الشركة كان الهدف منها بناء سفن ذات أبعاد عادية تعمل فيما بين الموانى الاوربية المختلفة . ولكن عند تدشين السفينة الاولى للشركة : ATALANTA عُرضت على الشركة عمليات شحن تجرية إلى سنغافورة والصين عبر قناة السويس . وقبلت العرض على الفور بدون تردد وشجعتهم تلك الظروف على بناء باخرة أخرى « L'Olympia » وكان ذلك دافعاً للشركة على إنشاء خط ملاحى منتظم مع الشرق الاقصى . ولم تتمكن سفن الشركة بادىء الأمر من أخذ بضائع سوى من موانى بينانج « Penang » وسنغافورة وهونج كونج وشنغهاى . وقد إنتهى مجلس الإدارة من ترتيبات تحديد « النولون » إلى موانى الشرق الاقصى بتعريفة مباشرة . وقد إستقر رأى مجلس الإدارة على شراء سفن ذات أبعاد كبيرة لتلبية إحتياجات الحركة الملاحية المتزايدة . هذا وقد قام مجلس الإدارة بدراسة وحساب مسألة إرتفاع سعر الفحم وكذلك رسوم المرور بقناة السويس وقدرت تلك الإضافات بما لايقل عن ١٢٠ ألف مارك فى العام . وإستقر رأى مديرى الشركة على أنهم سينتهزون فرصة الاجتماع القادم الذى سيعقد إما بالقاهرة أو بالإستانة لدراسة مسألة رسوم المرور بقناة السويس والذى ستكون المانيا ممثلة فيه ، عندئذ يمكن دراسة مسألة أثر رسوم المرور فى تخفيض مصروفات الشركة(١) .

وظلت هذه الشركة الملاحية الالمانية Deutsche Dampfs chiff Reederei حتى الثمانينات هى الخط الملاحى الذى يخدم فيما بين هامبورج وشنغهاى بأسطول

---

(1) B. D. No. 44, 12 Mars 1873 p. 4, et No 12 22 Avril 1873 p. 3.

قدره ثمان سفن تمر عبر قناة السويس. وفى عام ١٨٨٢م تم إنشاء شركة الهانزا: Hansa Compagnie كخط ملاحى يمر عبر قناة السويس، لاستيراد الجوت. وخط آخر باسم ( Sloman Linie ) للخدمة مع استراليا. وفى هذه السنة (١٨٨٢) بلغ إجمالى السفن الالمانية العابرة لقناة السويس نسبة ٣ ./. من إجمالى حركة السفن الاخرى ولكن مع نمو حركة الاستعمار الالمانى مع شركة أفريقيا إزدادت السفن الالمانية العابرة للقناة فمثلا فى عام ١٨٨٦م تفتتح شركة : ( Norddeutsch Lloyd ) خدمة بريدية مع شرق أفريقيا واستراليا(١) .

وبطبيعة الحال أدى تطور نمو حركة الملاحة البحرية الالمانية إلى حسد وقلق فرنسا، ونجد ذلك على صفحات الصحف.فلقد أثارت الصحف الفرنسية مسألة أثر توحيد المانيا وايطاليا لجهودهما فى مسألة تخفيض التعريفة الجمركية بينهما. ورأت الصحف فى ذلك محاولة للقضاء على ميناء مرسيليا وحرمانه من التجارة العابرة التى ظلت تثرى الميناء قرابة قرنين . وتورد الجريدة الفرنسية أنها قد نشرت من قبل مقالا بعنوان : ( شركة صناعية المانية ضد فرنسا ) أوردت فيها فقرة من كتيب نشر فى برلين بخصوص إقتراح عن قناة السويس جاء فيه : « من أجل إستعادة المانيا لاستقلالها التجارى فى آسيا والتخلص من الاعتماد على إنجلترا وفرنسا، يجب أن نكون إتحاد المانى من أجل إستخدام قناة السويس، إتحاد نستطيع من خلاله تقدم تجارتنا الكبيرة وصناعتنا من أجل رفاهيتنا » .(٢) وعلمت الصحيفة بأن الهدف الواضح من ذلك هو قطف ثمار القناة الملاحية الجديدة وأنها — أى الصحيفة — تعيد تذكير القراء بخطب ( M. Sebel ) وبسمارك فى الريخستاج البروسى عام ١٨٧٠م عندما صرح المستشار الالمانى :

---

(1) Ha'lberg, Op. Cit. p. 383.

ومن ناحيتنا فإن المبدأ هو أن نملك مواصلات مباشرة مع إيطاليا ـ صديقتنا ـ والتي أتمنى لها دوام الإستقرار » . وأضافت الجريدة أن ألمانيا تبحث بل تشجع « تريستا » لكي تصبح ميناء منافسة لميناء مرسيليا ـ كراهية لفرنسا ـ فألمانيا ساعدت على تطوير وإزدهار جنوا وفينسيا، وأعدت فوق ذلك أساطيل تجارية في هامبورج، وبريم Brême (جنوب هامبورج) للتقليل من العبور تجاه الشمال من ألمانيا . وإمتلاك خطوط ملاحية مباشرة من تلك الموانى إلى الهند عبر قناة السويس » وأكدت الصحيفة تخاوفها من تكوين شركة ملاحية برأسمال كبير يهدف الإستيلاء شيئاً فشيئاً على تجارة العالم(١).

كذلك تكونت في الدانمرك شركة آسيوية للملاحة البخارية مع الصين والهند واليابان . فلقد أنشىء خط ملاحي جديد من السفن التجارية يتبع شركة P & O فيما بين ميناء سوثهامبتون ( Southampton ) وميناء بمباى يمر عبر قناة السويس (٢) .

أما هولندا فقد أعلنت الشركة الملاحية الملكية الهولندية : La Compagnie Royal Neederland ـ في ٢١ يناير ١٨٧١م ـ عن تسيير السفينة البخارية : Prince Van Orange من إمستردام إلى ( Batavia ) عبر قناة السويس وهي سفينة سريعة وتستغرق رحلتها $\frac{3}{4}$ ٢٦ يوما وتعود من نفس الطريق . وأعلنت الشركة أنها طلبت من إنجلترا بناء سفينة بخارية جديدة لحسابها ، لتحسين الخدمة

---

(1) B.D. No. 30, 29 October 1872 p. 1.

نقلا عن جريدة : «L'interêtpublic» الفرنسية .

(٢) بدأ ذلك الخط في نهاية عام ١٨٧٢ أنظر :

B. D. No. 7, 2 Mars, 1872, p. 3.

على هذا الخط الملاحي الجديد[١] .

ومن الشركات الملاحية الأخرى التي تكونت في هولندا وتعمل عبر قناة السويس شركة[٢] :

« La Societe Neederlandaisė Java, Le Rotterdam Lloyd »

ولم يقتصر الأمر على دول حوض البحر المتوسط وأوربا بل تعداها إلى الولايات المتحدة الأمريكية فنجد الصحف تذكر أنه سوف تتكون شركة ملاحية تعمل فيما بين لندن ومضيق ملقا ( Malacca ) والصين . وأيضاً بين نيويورك والمضيق والصين عبر قناة السويس ، وأن السفن في دور البناء في حوض Clyde تجهز لتكون مستعدة للعمل على هذين الخطين الملاحيين في مارس وأبريل ١٨٧٣[٣] .

وكان الشاي الصيني والياباني المتجه إلى الولايات المتحدة وكندا يمر عبر قناة السويس . وقد وجد مستوردو الشاي في نيويورك أنه من المربح أن يأتي شاي الصين واليابان عن طريق قناة السويس[٤] .

هذا وكانت الولايات المتحدة الأمريكية تصدر البترول للشرق الأقصى عبر

---

(١) وبتافيا ( الاسم القديم للعاصمة جاكرتا ) إحدى جزر جاوه وسكانهما ٥٣٣،٠٠٠ نسمة آنذاك وكانت احدى ممتلكات هولندا وأشهر منتجاتها : السكر والبن : أنظر جريدة قناة السويس :

B. D. No. 2, 11 Janvier 1872 p. 2.

(2) B. D. No. 130, 2 aût, 1875 p. 4.

(3) B. D. No. 35, 18. 12. 1872. p. 2.

(4) B. D. No. 97, 2. 9. 1874 p. 3.

وقد قدرت قيمة ما تستورده أوربا والولايات المتحدة آنذاك من الشاي الصيني والياباني ٢٠٠ مليون ليبرة في العام بمبلغ ١٢٥ مليون دولار .

قناة السويس، وقد بلغ إجمالى ما صدرته فى عام ١٨٧٨ للشرق الأقصى ٣٠٧٤٥٠١٢٠ صفيحة بترول : « Caisses de petrole » وإرتفع هذا الرقم فى عام ١٨٧٩ فأصبح : ٥٠٣٧٨٠٧٩٤ صفيحة بترول(١) .

وهكذا إستفادت الدول الصناعية الكبرى وفى مقدمتها إنجلترا أولى دول العالم الصناعية وقتئذ من مزايا العبور بالقناة فأصبح فى إستطاعتها الإتصال بسرعة وبنفقات شحن منخفضة نسبياً بأسواق الشرق الأقصى الواسعة حيث المواد الخام اللازمة لصناعات هذه الدول وحيث أسواق توزيع منتجات مصانعها وبذلك إزدادت المبادلات التجارية بين الدول الأوربية الصناعية وبين دول الشرق الأقصى مما أدى إلى أزدهار الصناعة وإزدياد إنتاجيتها، ومن هنا كان إستخدام قناة السويس فى الملاحة البخارية من الدوافع التى عملت على تدعيم الصناعة وتوسعها وإرساء أسس الصناعة الحديثة فى كثير من الدول .

---

(1) B. D. No. 299, 12. 4. 1880.

# الفصل الثالث

## اهمية قناة السويس الاستراتيجية
## والتيـارات السياسية التى أحاطت بهـا

ــ أهمية قناة السويس لانجلترا :

أ ـ قبل الافتتاح وبعده .

ب ـ الاستراتيجية البحرية البريطانية وسياسة الارتكاز البحرى شرق وغرب السويس ( البحر المتوسط والأحمر والمحيط الهندى والشرق الأقصى ) .

ــ أهمية قناة السويس لفرنسا .

ــ أهمية قناة السويس لإيطاليا وجهودها للاستفادة من افتتاح القناة .

ــ أهمية القناة لروسيا :

أ ـ سياسة روسيا البحرية ومشكلة المنافذ البحرية .

ب ـ موقف انجلترا من الروسيا .

ــ نتائج الحرب الفرنسية البروسية على مركز قناة السويس :

أ ـ القناة إبان الحرب .

ب ـ نهاية السيادة الفرنسية وأثرها على مركزها فى القناة .

حـ ـ نتائج النصر البروسى على موازين القوى فى أوربا .

د ـ روسيا تلغى حياد البحر الأسود وموقف انجلترا .

هـ ـ أثر الحرب السبعينية على مصر وتركيا وقناة السويس .

إذا كنا قد تحدثنا عن دور القناة فى التجارة والاقتصاد العالمى ، فإنها أيضاً قد لعبت دوراً هاماً فى السياسة والإستراتيجية البحرية الدولية . ذلك أن قناة السويس لم تكن بمنأى عن الأحداث والصراعات الدولية ، فقد أثرت وتأثرت بموازين القوى الدولية آنذاك بل وستظل كذلك إلى يومنا هذا .

لذلك فمن الأهمية بمكان دراسة التيارات السياسية التى أحاطت بالقناة فى سنواتها الأولى ، وإلى أى حد برزت أهميتها السياسية والأستراتيجية فى تلك الأحداث الدولية .

وسنركز الدراسة هنا على القوى البحرية الدولية التى تهمها قناة السويس ، وهى تأتى من حيث ترتيب أهميتها فى استخدام قناة السويس على النحو التالى : انجلترا — فرنسا — إيطاليا — روسيا — تركيا . ذلك أن قناة السويس قد أعادت الأهمية السياسية لحوض البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى والخليج العربى ، لأنها فتحت الطرق البحرية أمام الأساطيل التجارية والحربية على السواء ليصبح لها وجود فى هذه البحار بصفة مستمرة ، مما أذكى الصراع البحرى والتنافس بين الدول الأوربية الاستعمارية للحصول على نقاط ارتكاز بحرى لها ، ثم التوسع لتكوين مستعمرات لها لتصريف المنتجات وجلب المواد الخام .

فبعد أفتتاح قناة السويس بثمانية أشهر فقط جرت أحداث دولية خطيرة فى أوربا فى صيف عام ١٨٧٠ . فقد شهدت القارة حرباً بين أكبر قوتين هما : فرنسا وبروسيا أدت إلى هزيمة الأولى فى « سيدان » و « متز » فتغيرت بذلك موازين القوى فى أوربا . ونشأت تحالفات جديدة نتيجة لتلك الأحداث . وقد تأثرت قناة السويس بطبيعة الحال بهذا الصراع . كذلك ظهرت دولتان جديدتان هما إيطاليا التى كانت قد توحدت من قبل والمانيا التى تم اتحادها فى

العام نفسه، وأعلنت الإمبراطورية الألمانية الجديدة فى بداية العام التالى ١٨٧١ .
وهكذا أصبحت إيطاليا وألمانيا قوتين جديدتين لا مندوحة لانجلترا من عمل حسابها فى نشاطها السياسى والاستعمارى . وبظهور هاتين الدولتين الموحدتين وهزيمة فرنسا وقيام التحالف الثلاثى المعروف باسم « إتحاد القياصرة الثلاث » : ( DREIKAISEBBUND ) بعدئذ بقليل ، تغيرت قوى التوازن الدولى فى أوربا ولم يكن هناك مفر من أن يتأثر بظهورها مركز انجلترا فى شرق البحر المتوسط ، كل ذلك زاد من أطماع انجلترا نحو مصر وقناة السويس مفتاح البحر المتوسط الشرقى والمدخل للتوسع فى شرق افريقيا . تلك القارة التى أصبحت ميداناً للتنافس الاستعمارى بين الدول بعد إفتتاح قناة السويس بقليل .
ومن ثم شكلت قناة السويس قوة تأثير خطيرة بالنسبة لساسة وحكام انجلترا من حيث أنها الدولة الأولى المستخدمة للقناة منذ إفتتاحها للملاحة . فقد سبق افتتاح القناة اهتماماً بموقع مصر كطريق المواصلات بين الشرق والغرب . فنجد أن أهتمامات انجلترا بمصر سبقت افتتاح القناة بقرن تقريبـــاً ، وكان ذلك بعد حصولها على الهند فى معاهدة باريس ١٧٦٣ ، ولكن ذلك لم يتضح بشكل حاسم إلا بعد أربعين عاماً تقريباً عند غزو بونابرت لمصر عام ١٧٩٨ (١) .
لذلك نجد انجلترا تتبنى سياسة حماية الإمبراطورية العثمانية مع تقوية روابط التبعية بين الولاة والسلطان بسبب خشية انجلترا من أن تتمكن الروسيا من السيطرة على تركيا ، وبالتالى وضع قدمها فى حوض البحر المتوسط والسيطرة على العالم الإسلامى وتهديد طريق الهند . واعتقد رجال السياسة البريطانيين أن وحدة أراضى الامبراطورية العثمانية واستقلالها السياسى كان ضرورة لتأمين

---

(1) Marlowe, J., Cromer in Egypt., London 1970. p. 1.

ممتلكات انجلترا فى الشرق (١) . ويبدو ذلك بوضوح عندما وقفت انجلترا وفرنسا إلى جانب الدولة العثمانيـة فى حرب القرم عام ١٨٥٦ م لوقف تقـــدم الروسيا جنوباً تجاه البحر المتوسط ، والخليج العربى وتمخضت الحرب عن فرض حياد البحر الأسود وبذلك طرد أسطولى روسيا وتركيا من مياه البحر الأسود علاوة على عدم قيام ترسانات فيه (٢) .

وتبدو أهمية مشروع قناة السويس كطريق يجرى المواصلات السريعة بين انجلترا وممتلكاتها فى الهند، حتى قبل افتتاحها للملاحة، وذلك عندما أضطرت انجلترا لإرسال نجداتها العسكرية إلى الهند بسبب ثورة قامت بها فى مايو ١٨٥٧ عرفت بإسم ( ثورة Sépoy ) كادت تعصف بالحكم البريطانى. فأرسلت قواتها عن طريق رأس الرجاء الصالح، مما تسبب عنه ضياع وقت طويل لطول المسافة . وطلب سفير انجلترا بالآستانة ( سير ستراد فورد دى رد كليف ) « Stratford de Redcliffe » إلى السلطان عبد المجيد السماح بمرور ضباط انجليز لا يرتدون الزى العسكرى عبر الأراضى المصرية إلى الهند . وسمح له بذلك . وقامت فعلا أول قوة حربية إلى الهند عن طريق مصر تحركت من مالطة فوصلت الإسكندرية ومنها للقاهرة بالسكة الحديد ثم استخدموا الخط الحديدى الصحراوى فى اتجاه السويس (٣) .

كذلك ظهرت حاجة انجلترا مرة ثانية لإستخدام الطريق البرى عبر مصر بعد عشر سنوات من حادث العصيان الهندى وذلك عندما اضطرت فى عام ١٨٦٧ م

---

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 311.

(2) Bowden, with & others, Economic Hist ory of ory Europe, Op. Cit. pp. 418 – 9.

(3) Hoskins, Op. Cit, pp. 339, 402, 403.

والشناوى ــ قناة السويس والتيارات السياسية حـ ١ ص ٣١ ــ ٣٣ .

إلى إرسال حملة تأديبيه إلى الحبشة . فكلفت انجلترا حكومة الهند فى سبتمبر ١٨٦٧ بإرسال جيش نزل فى ميناء زولا على ساحل البحر الأحمر ، عندما سجن ملكها «تيودور الثانى TheodorusII القنصل الانجليزى : ( D. Cameron ) .
وقد اضطرت انجلترا إلى اختيار ميناء بومباى قاعدة لعملياتها بدلا من استخدام طريق مصر ، لأن قناة السويس لم يكن قد تم افتتاحها . كذلك قدم الخديوى اسماعيل مساعداته عن طريق السفن المصرية المرابطة بميناء السويس وخصصت لمساعدة القوات الانجليزية بالبحر الأحمر وقامت تلك السفن بنقل كل ما يلزم القوات البريطانية المحاربة . وكانت انجلترا قد طلبت من الخديوى والسلطان السماح لقواتها بالنزول للساحل (١) .

ويذكر بعض المؤرخين بأنه لو كانت قناة السويس موجودة إبان حملة الحبشة واستخدمها الانجليز فى حربهم معها لوفرت ملايين الجنيهات (٢) .

ربطت الهند بأوربا بكابل بحرى فى عام١٨٥٦ بين طريق كراتش والاستانة عبر الخليج الفارسى . ولما كانت بريطانيا ترغب فى وجود اتصال مباشر بينها وبين الهند فقد مدّت فى عام ١٨٧٠ كابلا بحرياً من فالموث FALMOUTH إلى بمباى مباشرة عن طريق البحر المتوسط والبحر الأحمر ماراً بمصر . وفى نفس الوقت انشئت محطة إتصال أخرى فى ميناء عدن للاتصال بالسفن التجارية والبريدية القادمة من لندن ومرسيليا وبرينديزى فى طريقها للهند عن طريق الإسكندرية والسويس (٣) .

---

(1) Robinson, Rowan, Maj. Gen, England Italy Abyssinia, Lon. 1935 pp. 9 - 32.

(2) Conònick, F. Le Canal de Suez après l'inauguration pp. 11 - 42.

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 373 -9.

بإفتتاح قناة السويس واجهت انجلترا حقيقة إتمامها ، وأصبحت القناة بالنسبة لها موقفاً لا يمكن إحتماله . فهى طريق بحرى هام تحت إدارة فرنسية وقد جعل هذا الامبرياليون الانجليز يرتعـــدون خوفاً كلما فكروا فى ذلك ، يضاف إلى ذلك أن ملاك السفن والشركات الملاحية وجدوا من الصعب التعامل مع شركة فرنسية تدير القناة والحركة بها (١) ، فى الوقت الذى كانت انجلترا تريد ألا تصبح مصر جزائر ثانية (٢) .

لذلك نجد السياسة البريطانية تقوم بالتحرك فى كافة الاتجاهات فى تناسق تام من أجل حماية قناة السويس من أن تقع فى أيدى معادية أو تتعرض لتهديد خارجى . ومارست الدبلوماسية الانجليزية ورجال الاستراتيجيـــة البحرية البريطانيين سياسة ذكية ونشطة . وتركزت هذه السياسة فى حوض البحر المتوسط عامة وشرقية بصفة خاصة ويمكن تحديد تلك الاتجاهات الاستراتيجية البحرية البريطانية ونقاط الارتكاز البحرى وسياسة بريطانيا البحرية فى غرب السويس وشرقيها .

لذلك نجد فى عام ١٨٧٠ يقـــوم كل من الادميرال ريتشارد ( Admiral Richard ) والجنرال كلارك ( Clarke ) ، وهما من خبراء البحرية البريطانية ، بتقديم تقرير إلى وزارة البحرية البريطانية إعترافاً فيه بأنه من مصلحة تجارة بريطانيا الخارجية ، وحماية اقوتها البحرية ، ألا يقع هذا الطريق البحرى فى يد دولة واحدة حتى لا تتعرض التجارة والاسطول للخطر . وحتى لو كانت

---

(1) Hallberg., Op. Cit. pp. 311 - 312.

(2) « Mais il avait un interêt bien plus grand encore à ce que L'Egypte ne deviene pas L'Algérie ».

» Cononick, Op. Cit. p. 10.

القناة في يد شركة مستقلة (١) . وكان من البديهي بالنسبة للفكر السياسي والاستراتيجي البريطاني ، أن تجارة بريطانيا الدولية واهتماماتها الامبريالية قد وضعت على أساس استمرار سيادة وسيطرة بريطانيا على البحار بتدعيم الاسطول البحري الذي لم يجد أي تهديد لتلك السيادة منذ حروب نابليون وقد أثرت قناة السويس على الملاحة العالمية (٢) ومن ثم فقد تحول مسار التجارة العالمية والبريطانية بصفة خاصة وطريق مواصلاتها الذي كان في البحار المفتوحة، حيث كانت لها السيادة ، إلى ممر ملاحي ضيق لا يمكن التحكم فيه ( اتوماتيكياً ) بواسطة قوة بحرية عظمى . وبمرور السنين كانت انجلترا تخشى من أن تقلل قناة السويس من قيمة القوة البحرية. وأن تحول التوازن بعيداً عن المياه الزرقاء ( أعالي البحار ) حيث كانت تمارس فيه بريطانيا سيادتها البحرية ، إلى القناة التي ستنقلها إلى استراتيجية أخرى قارية : «Continental Strategy» كانت فيه بريطانيا أقل تميزاً في سيطرتها البحرية(٣) .

وخلال القرن التاسع عشر حيث كان الاقتصاد الحكومي موضع ثقة تماماً مثل التوسع التجاري كانت هناك معارضة بريطانية لامتداد مسئوليتها تجاه الأراضي اليابسة «Landwards» وبالتالي معارضة أي تطور مثل قناة السويس، التي تتطلب مسئولية السيطرة على اليابسة كشرط ضروري للحفاظ على المصالح البريطانية . فسياسة بريطانيا الخاصة بالمحافظة على تكامل كيان الامبراطورية

---

(1) Farrer to Hammond, 26. 1. 1871. Parl. p. Egypt 2 (1876) No. 6. وراجع أيضا الفصل الأول من الباب الثاني .

(٢) راجع الفصل الثاني .

(3) Marlowe, J., The Making of the Suez Canal p. 285.

العثمانية وبالتحديد تدعيم السيادة العثمانية على مصر ، كانت فى الواقع امتداداً لسياسة تجنب مشاكل احتلال الأراضى الجديدة وتبعاتها . وأن مسألة قيام بريطانيا بتدعيم نفوذ وسيادة الدولة العثمانية على مصر باءت بالفشل نتيجة لقوة مركز مصر الاقتصادى وقيام حكام أقوياء مثل محمد على . وعندما وجدت بريطانيا أن السيادة العثمانية على مصر ليست بالقوة الكافية فكرت الحكومات البريطانية المتعاقبة فى بديل عن هذه السيادة بوجود شكل من الحياد وفى شكل إدارة دولية لمصر . تلك الادارة الدولية إذا كانت ذات فاعلية من وجهة النظر البريطانية فإنها تتطلب مشاركة بريطانية فى ممارسة هذه الإدارة حيث أن المحايدين لا يمكن الوثوق بهم لتدعيم الحياد(١) .

ولما كانت انجلترا دولة بحرية كبرى فإن الأسطول البحرى هـو دعامة الاستراتيجية البريطانية (٢) وتدعيم للأسطول التجارى البريطانى من جهة وحماية للجزر البريطانية من أى غزو خارجى . وقد اعتقد الانجليز أن رخاءهم التجارى وامبراطوريتهم الواسعة كانت مثار حسد العالم وكان هناك علاج وحيد وهو الذهاب إلى جميع السواحل لتقوية البحرية ، اذ أن الحصار البحرى لانجلترا فيه قضاء عليها بعكس فرنسا التى لن تتأثر حتى لو تحطمت كل سفنها التجارية الخارجية . لذا فإن الضرورة الواضحة هـو ملكية انجلترا لأسطول بحرى لا يقهر (٣) . ويشرح « ماردر » — وهـو كاتب انجليزى استعمارى — دور انجلترا وأسطولها البحرى بقوله : « نحن ننظر إلى الأسطول كقوة بوليس دولية أكثر منه كقوة حربية ، ونحن نعتبر أن وظيفتنا هى حماية القانون والنظام فى

---

(1) Ibid.

(2) Fisher, History of Europe. p. 826.

(3) Marder, British Naval Policy. p. 14.

العالم وحماية المدنية وضرب الشواطىء والقيام بدور الموجه والفيلسوف والصديق للسفن التجارية لجميع دول العالم » (١). وفعلا كانت هناك أصوات كثيرة تنادى ببناء أسطول تجارى عظيم وكذلك أسطول حربى . لأنه باحتلال انجلترا لامبراطورية مترامية الأطراف ، وأسطولا تجاريا ضخما ، لم يكن ثمة مفر من بناء أسطول حربى قوى يستطيع وحده أن يضمن الأطعمة لأمة توزع سكانها توزيعا غير متكافىء من الصناعة والتجارة ، وبلغوا من كثرة العدد نسبيا بحيث صار من الصعب أن تقوم جزيرة صغيرة كبريطانيا بسد مطالبهم (٢).

وتلك نظرة استعمارية متعصبة ، لتبرير الاستعمار والتسلط على الشعوب بالقوة البحرية ، وهذا السلوك لا يتفق مع أمة متحضرة ، ويعود بالانسان إلى عصر الغاب .

وكان الاسطول الملكى البريطانى له السيطرة العليا إبان الحروب النابليونية وشهدت الفترة الواقعة بين ١٨٥٩ — ١٨٦٨ إعادة بناء البحرية البريطانية (٣). وظل الاسطول البريطانى حتى عام ١٨٧٨م فى مركز الأمان من حيث أن فرنسا هى المنافسة الرئيسية لانجلترا فى البحر كانت مشغولة بإعادة بناء وتنظيم جيشها بعد هزيمة عام ١٨٧٠ (٤) . وظلت انجلترا حتى عام ١٨٨٤ تملك أقوى وأكبر

---

(1) Ibid. p. 15 - 16.

(2) Fisher, Op. Cit. p. 902.

(٣) قدرت المصاريف على الأسطول البحرى البريطانى عام ١٨٧٠ (٨ر٩ مليون جنيه) وعام ١٨٨٠ (٢ر١٠ مليون جنيه) — راجع :

Taylor, Op. Cit. p. xxxvii, Marder, Op. Cit. pp. 119 - 120.

(٤) بلغ ما أنفقته فرنسا على الأسطول البحرى ١٨٧٠ مبلغ ٧ مليون جنيه وعام ١٨٨٠ ٦ر٨ مليون جنيه — راجع : Taylor, Preface p. xxvii.

أسطول بحرى في الوقت الذى أخذ فيه الاسطول البحرى الفرنسى فى النمو ، كذلك أخذت روسيا وايطاليا فى بناء أساطيل كبيرة وأخذت الامبراطورية الألمانية الناشئة تبنى بدورها أسطولها بطموح (١) ، ولكن بعد عام ١٨٨٨ تفوق الاسطول البريطانى من حيث القوة على الاسطول الفرنسى والروسى بنسبة خمسة إلى ثلاثة (٢) . وقد اهتمت انجلترا ببناء ناقلات للجنود فكان لديها أكبر ناقلة جنود هى : « Malabar » استخدمت فى نقل قواتها عند الأزمات والتى عبرت قناة السويس مرارا وكانت لها مشاكل من حيث رسوم المرور مع شركة قناة السويس (٣) .

واتجهت انجلترا بكل قواها لصناعة وبناء السفن الحربية متخذة انتاجها المتفوق من الحديد والصلب فى هذه الصناعة . وتطورت تلك الصناعة وسارت جنبا إلى جنب مع التقدم فى صنع المدافع الثقيلة ووسائل التدمير ، واستعانت بريطانيا بتلك السيادة البحرية لتوسيع رقعتها الإستعمارية ، فاستطاعت فى المدة من ١٨٧٠ — ١٨٩٨ إلى أن تضيف إلى ممتلكاتها ما يقرب من خمسة ملايين ميل مربع يسكنها ما يقدر بحوالى ٨٨ مليون نسمة (٤) . وكان التوسع فى المستعمرات والتجارة قوة ديناميكية تسير وراء الشعار الإمبريالى « التجارة تسير وراء العلم » Trade follows The Flag وكذلك شعار « مسئولية الرجل الابيض : » The White Man's burden « من الحجج الاستعمارية لضم الاراضى الشاسعة . على أى حال فإن الأسطول كان له دور الحماية والدفاع

---

(1) Marder, Op. Cit., p. 120.

(2) Ibid p. 105.

(3) Bulletin Décadaire No. 44, 12 Mars 1873 pp. 1—2.

(٤) هوبسون ــ الامبريالية ص ٢٠ .

الامبريالى ، وكان لزاما وجود أسطول قوى يحمى المستعمرات الحديثة الإنشاء وكذلك حماية مناطق النفوذ وبتقوية الأسطول حربياً يستطيع الحركة بحرية فى المحيطات . كذلك يمكن تأمين خطوط المواصلات وأن القوة البحرية لم تفتح أسواقاً جديدة فقط بل أعطت كذلك الحماية لمستغلى تلك الأسواق وكانت التجارة البريطانية والرخاء البريطانى من نتائج حماية الأسطول(١).

وهناك صورة أخرى من صور الإستراتيجية البحرية وهى المحطات البحرية أو نقاط الإرتكاز البحرى. فقد كانت قناة السويس تمثل همزة الوصل بين تلك المحطات البحرية لأنها تكمل السلسلة على الطريق البحرى بين انجلترا والشرق . لذلك نجد أن من أهم الخطوط الرئيسية فى سياسة بريطانيا البحرية منذ القرن الثامن عشر هو السيطرة على نقاط الإرتكاز البحرى فى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى والشرق الأقصى .

فجبل طارق ومالطة وقبرص ومصر هى سلسلة من القواعد البحرية الحصينة للقوة البحرية من أجل السيطرة والسيادة فى حوض البحر المتوسط ، وأهم نقاط هذه السلسلة هى مصر فهى مصدر خطر للامبراطورية البريطانية إذا ما تعرضت لخطر الغزو الأجنبى(٢). وأن الحصول على نقاط إرتكاز بحرى كان ضرورياً من وجهة نظر الإستراتيجية البحـــرية والتوسع الإستعمارى . فهى تستطيع تأمين المواصلات لكى يستطيع الأسطول السيطرة على الطرق البحرية الأساسية ويتمكن من العمل فى كل مكان فكان من الضرورى الحصول على نقاط إلتجاء تكون له

---

(1) Marder, Op. Cit. pp. 10 - 13.

(2) Arthur, Silva, A. The expansion of Egypt. Op. Cit. pp. 101 – 102.

فيها ترسانات للاصلاح ومراكز للتزود بالوقود وقواعد للعمليات. فبعد استيلاء انجلترا على الهند اهتمت بالإستيلاء على المحطات الإستراتيجية على طرق المواصلات التي تربط المحيط الأطلنطي بالمحيط الهندي ؛ فاستولت على مستعمرة رأس الرجاء الصالح من هولندا (١٨٠٦) وبذلك سيطرت على الطريق حول رأس الرجاء الصالح . وهكذا برزت أهمية مجموعة الجزر المتناثرة ، والتي كانت عديمة الأهمية ، فأصبحت مستودعات سهلة للفحم تهم السفن والشركات الملاحية ذلك أن تزويد السفن البخارية بالفحم يعتمد كثيراً على السعر ، وهذا بدوره يعتمد اعتماداً كبيرا على المسافة الواقعة بين حقول الفحم وتكاليف النقل(١).

تلك هي المبادىء العامة لسياسة نقاط الإرتكاز البحري البريطانية . ولكي نرى بالتفصيل تطبيق تلك السياسة البحرية في البحار المختلفة التي ربطتها جميعاً قناة السويس ، علينا دراسة عملية استيلاء انجلترا على تلك المحطات البحرية ، سواء في شرق قناة السويس أوغربها . كل ذلك يوضح لنا الأهمية القصوى لقناة السويس في سلسلة الطرق الملاحية بين الشرق والغرب وضرورة وضع انجلترا يدها على هذا الطريق ومنع أي قوة أخرى من السيطرة عليه .

وتمثل قناة السويس المفتاح الشرقي لحوض البحر المتوسط الذي يتصل غرباً بمضيق جبل طارق الذي سيطرت عليه انجلترا ، ويمكن تقسيم حوض البحر

---

(١) ساعدت عملية تزويد المحطات البحرية بالفحم على انخفاض سعره ، وقد أدى ذلك الى مساعدة التجارة البريطانية والملاك البريطانيون على المنافسة التجارية الدولية في الخارج راجع كل من :

- Evan, Alfred Dudly, Transport its history and economics. Lond. 1964. pp. 80 - 81.
- Sargent, A. J. Seaways of the Empire. London. 1930. p. 24.

المتوسط الى قسمين : الحوض الغربي والحوض الشرقي. وفيما بين المنطقتين يأخذ الحوض في الضيق وتوجد مسافة صغيرة فيما بين جزيرة صقلية الإيطالية وساحل شمال إفريقيا حيث توجد تونس. وفي منتصف هذا الطريق فيما بين هاتين النقطتين وحيث تقوم بحماية منطقة الإقتراب من الحوض الغربي والحوض الشرقي ، تقع جزيرة مالطة التي احتلتها بريطانيا عام ١٨٠٠ ، وجزيرة قبرص شرق حوض البحر المتوسط والتي استولت عليها أيضاً سنة ١٨٧٨[١] .

وبعد افتتاح قناة السويس ، عملت بريطانيا على أن تظل لها السيادة البحرية في حوض البحر المتوسط والعمل على منع قيام أو وجود أي تحالف أوربي قادر على قلب أومعارضة ومنافسة النفوذ البريطاني في الاستانة[٢] .

وعلى الرغم من أن انجلترا لم يكن لها سواحل مطلة على حوض البحر المتوسط ، إلاأن قوة انجلترا وتفوقها البحري وقواعدها الحصينة في جبل طارق ومالطة ، وصلات الصداقة والتحالف التي كانت تربطها مدة طويلة بالدولة العثمانية ، كل ذلك جعل لها مركزاً ممتازاً في ذلك البحر[٣] .

وكان حوض البحر المتوسط — كما ذكرنا — له أهميته الإقتصادية أيضاً لإنجلترا ، فإذا خسرت هذه التجارة كانت بمثابة ضربة قاضية عليها[٤]. لهذا نجد انجلترا تسعى الى الإستيلاء على نقاط إرتكاز بحرى غربى السويس، فاستولت على جبل طارق (١٧١٣) . هذا ويعتبر جبل طارق المفتاح الغربي للحوض ، ثم

---

(1) Dudley, Stamp., Op. Cit pp. 245 – 246.

(2) Marlowe., J., Cromer in Egypt. p. 8.

(٣) محمد صفوت ـ إنجلترا وقناة السويس ص ٢٢ ـ ٢٣ .

(٤) محمد صفوت ـ الاحتلال الانجليزى لمصر وموقف الدول الكبرى ص ٩٨ . وراجع أيضا : Marder, Op. Cit. p. 144.

جزيرة مالطة وهى من النقاط الإستراتيجية الهامة ، والتى كان قد استولى عليها نابليون بونابرت (١٧٩٨) وهو فى طريقه لمصر(١) وبعد أن احتلتها انجلترا رفضت الجلاء عنها رغم أحكام معاهدة إميان (١٨٠٢) (٢) وظلت انجلترا محتفظة بالجزيرة ذات الموقع الإستراتيجى الهام فى البحر المتوسط وأثناء تنفيذ دى لسبس لمشروع قناة السويس ثارت مناقشات فى انجلترا حول أهمية مالطة وضرورة توسيع موانيها . وكان الرأى العام يؤيد عملية توسيع ميناء جزيرة مالطة . وشعر (لوردات الأدميرالية) أنه من الضرورى المشاركة فى تنفيذها بزيادة حجم الميناء والتسهيلات الخاصة بالحوض الجاف فى مالطة . واقترحت البحرية بناء الحوض فى الميناء التجارى الجديد حتى يمكن استقبال أى من السفن الحربية وبدء العمل فى توسيع ميناء : (Mersa) فى بداية عام ١٨٦١(٣) .

وهكذا نجد انجلترا التى كانت ترقب عن كثب سير العمل فى القناة تأخذ فى الإستعداد الحربى وتتهيأ لليوم الموعود فشرعت (الأدميرالية) البريطانية فى توسيع ميناء مالطة وزيادة عدد أرصفته عام ١٨٦٣. وعززت استحكامات ذلك الميناء وأخذت تعد العدة للدور البحرى العسكرى الذى تقوم به بعد شق قناة السويس. كذلك أخذت شركة P & O البريطانية تستعد لتسيير سفنها تجاه الطريق الجديد فى أقرب فرصة ممكنة وأخذت الحكومة البريطانية تقوم فى نفس الوقت بعمليات إنشائية مماثلة لتلك التى قامت بها فى مالطة فى مينائى عدن وبمباى(٤).

---

(1) Hallberg, Op. Cit. p. 64.

(2) Fisher, Op. Cit. pp. 481 - 2.

(3) Laferla, A. V., British Malta, 1800 - 1871, Vol 1. Malta 1938. p. 240.

(4) Hallberg, Op. Cit. pp. 207 - 8 Cf., Wilson, Op. Cit. p. 27.

هذا ويجدر التنويه بأن جزيرة مالطة قد زادت أهميتها في نظر البريطانيين خصوصاً بعد تخليهم عن جزر الأيونيان بالبحـر المتوسط اليونان (١٨٦٣) لذا رابطت القوات البريطانية بها ومن ثم إهتموا بتوسيع ميناءها وبناء الأحواض المختلفة بها لإصلاح السفن(١).

أما جزيرة كريت فظلت مدة طويلة خاضعة للدولة العثمانية ، وعندما قامت ثورة أهالي كريت ١٨٦٦ ، رفضت انجلترا ضم الجزيرة لمصر لأن هذا سيترتب عليه امتداد النفوذ الفرنسي الى هذه الجزيرة لهذا رفضت انجلترا إسناد حكم الجزيرة لاسماعيل لأنه لا يحقق المصالح البريطانية(٢).

كذلك سعت انجلترا خلال القرن التاسع عشر الى منع أى دولة قوية من الاستقرار على الساحل الشمالى المواجه لجبل طارق أو المضيق(٣) حتى تضمن التحكم فى المدخل الغربى لحوض البحر المتوسط. وكانت طنجة تمثل نقطة حساسية بالنسبة لسياسة انجلترا. وكانت فرنسا تعلم أن أوربا لن تترك انجلترا تستولى وحدها على الباب الغربى للبحر المتوسط لذلك رأت فرنسا أن تدخل مع بريطانيا وأسبانيا فى محادثات ودية على أن تعرض وضع طنجة ومنطقتها تحت ضمان جماعى من

---

(1) Laferla, A. V. Op. Cit. pp. 241, 226 - 228.

(٢) محمد محمود سروجى — مصر والمسألة الشرقية ص ٣١ ، ٧٤ .

(٣) كانت استراتيجية بريطانيا تعمل على بقـاء طنجة إما فى حوزة دولة ضعيفة لا تستطيع الوقوف فى وجه انجلترا — مثل اسبانيا — ولا يخشى من احتلالها الضفة الأخرى من المضيق بالإضافة الى أن انجلترا كانت تحرص على صداقة اسبانيا أو حيدتها على الأقل فعلى هذا الحياد تعتمد قوة جبل طارق وكانت ما تخشاه انجلترا هو احتلال فرنسا لطنجة أو اتخاذها قاعدة بحرية فى سبتة ، أنظر — حسن صبحى — التنافس الاستعمارى الأوربى فى المغرب ( ١٨٨٤ — ١٩٠٤ ) ص ١٦ ، ص ١٧ .

الدول وذلك فى أوائل القرن العشرين(١).

كذلك استولت انجلترا على قبرص عام ١٨٧٨ لتكون قريبة من مصر وقناة السويس وشرقى حوض البحر المتوسط . وكذلك لتكون قريبة من البسفور والدردنيل فى حالة أى هجوم روسى عليها وقد ظلت سياسة بريطانيا طوال القرن التاسع عشر تعمل على منع روسيا من الوصول للبحر المتوسط(٢) خشية تهديد الأسطول البريطانى ويمكن النظر الى رفض انجلترا الجلاء عن مالطة بناء على نصوص معاهدة اميان، على أنه أساس من أسس الإستراتيجية البحرية البريطانية فى حوض البحر المتوسط والتى استمرت أكثر من مائة عام والتى كان من أهدافها الأساسية المحافظة على سيادتها البحرية ، وكذلك المحافظة على وحدة الاراضى العثمانية(٣) .

فبالنسبة لموقف انجلترا من الامبراطورية العثمانية نجد المصالح السياسية والإستراتيجية البريطانية تكمن فى المحافظة على كيان الإمبراطورية العثمانية لضمان المحافظة على التفوق الانجليزى على الطرق الملاحية فى حوض البحر المتوسط ، وبالتالى الإحتفاظ بالإمبراطورية العثمانية كحاجز أمام التوسع الروسى ومنع القوى البحرية الروسية من عبور المضايق(٤) . ذلك أن ساسة الإستراتيجية البريطانية رأوا أهمية إبقاء سلسلة البلاد الممتدة من آسيا الصغرى غرباً، وايران وأفغانستان والتبت والصين شرقاً مستقلة ولكن بدرجة تكفى لكى

---

(١) حسن صبحى ، التنافس الاستعمارى فى المغرب ص ٢٢٧ .

(٢) راجع الفصل الأول من الباب الرابع فيما يتعلق بتفاصيل اتفاقية قبرص والحرب الروسية التركية وأثرها على القناة .

(3) Marlows, Cromer in Egypt. p. 1.

(٤) بيير رينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية ص ٣٢٢ .

تشكل حاجزاً يمنع التقدم الروسى الى جنوب آسيا والمحيط الهندى وحتى الخليج وعرفت هذه البلاد باسم « الدول الحاجزة « Buffer States »[1] فانجلترا كانت ترى فى احتلال الروسيا للاستانة تهديداً لآسيا وأوربا حيث ستصبح روسيا عندئذ بمثابة عملاق ضخم : « as a conquering colossus » ويصبح البحر الأسود بحيرة روسية ، وتصبح المضايق ممرات آمنة لأسطولها وتكون شبه جزيرة البلقان وآسيا الصغرى مجالا جديداً لتوسعها ، كما تستطيع روسيا أن تتطلع للسيطرة على حوض البحر المتوسط براً وبحراً[2] .

ونتائج ذلك أولا مخاطرة حرب أوربية نتيجة للصراع على الأسلاب ، وثانيا تواجد فرنسا وروسيا فى أراضى تؤدى للهند . لذلك سارت الدبلوماسية البريطانية فى حوض البحر المتوسط خلال القرن التاسع عشر بنجاح فى منع أى تحالف بين فرنسا والروسيا لأن هذا سيؤدى الى تقسيم الامبراطورية العثمانية بينهما ، واعتمدت إنجلترا على تأييد النمسا منذ أن كانت امبراطورية (هابسبورج) مهتمة بمنع تكوين هذا التحالف . وسارت الحكومات البريطانية المتعاقبة على هذه السياسة ، ونجحت فيها عند مواجهة كل الأزمات التى هددت مستقبل الامبراطورية العثمانية[3] وذلك بأن خلقت تناسقاً بين الدول الأوربية حتى تصبح إحدى الدولتين — فرنسا والروسيا — فى حالة عزلة ، وهى السياسة التى يطلق عليها « مارلو » دبلوماسية الشطرنج : « Diplomatic chess »[4].

---

(1) Krausse, Alex., Russia in Asia, a record study (1588-1899); London: 1899. p: 246 - 7.

وراجع أيضا : جمال زكريا قاسم – الخليج العربى ج ١ ص ٣٩٦ – ٣٩٧ .

(2) Silva, Arthur, Op. Cit. p. 117.

(3) Marlowe, J , Cromer in Egypt. pp. 2 - 3.

(4) Ibid. p. 3.

هذا وقد تأثرت مسألة دبلوماسية الشطرنج هذه بالتغيرات التى طرأت على الموقف فى أوربا وبظهور دول جديدة ثم إفتتاح قناة السويس ، وظهور إيطاليا الموحدة (١٨٧٠) وهزيمة النمسا (١٨٦٦) وفقدها تفوقها بين الولايات الالمانية ، وإنتصار بروسيا على فرنسا (١٨٧٠) ، وخروج المانيا موحدة كل ذلك أثر على موقف إنجلترا إزاء القارة ، فقد أصبحت سياسة إنجلترا التقليدية الرامية إلى تجنب قيام تحالف (فرنسى — روسى) مشكلة بعد رغبة فرنسا الانتقام من المانيا وإستعادة الالزاس واللورين ، ورغبة المانيا فى إبقاء فرنسا فى صراع دول أخرى بقدر الإمكان (١) ، لذلك لجأت بريطانيا إلى تدعيم استراتيجيتها البحرية فى حوض البحر المتوسط بأن أبدت إستعدادها لتأييد أى قوى قارية تتحالف معها ووجدت فى إيطاليا ذلك الحليف(٢).

ويذكر «ماردر» بأن أى إضعاف للإسطول البريطانى أو إخراجه من حوض البحر المتوسط سيكون بمثابة : «إلقاء عود ثقاب فى برميل بارود أوربا»(٣) ويضيف ماردر ، بأن مكان السفن الحربية هو حيث يوجد الأعداء ، ومركز الجاذبية بالنسبة للحرب البحرية كان يوجد فى حوض البحر المتوسط ولمدة طويلة حيث كانت قوة الأسطول الفرنسى الرئيسية متواجدة فيه . هذا بالاضافة إلى أن انجلترا وروسيا كانتا بإستمرار على شفا الحرب وأن تواجد أسطول إنجليزى قوى فى البحر المتوسط كان الغرض منه إستخدامه ضد روسيا عند الطلب . ويضيف

(1) Ibid. p. 8.

(٢) بالنسبة لموقف انجلترا من دول حوض البحر المتوسط — راجع : خسى ضبحى — اتفاقات البحر المتوسط — بحث منشور بالمجلة التاريخية المصرية — المجلد ١٩ الجمعية الدراسات التاريخية المصرية ١٩٧٢ ص ١٥١ .

(3) Marder, Op. Cit. 145.

ماردر ، أن إنجلترا كان لها تواجد فى هذا الحوض منذ قرنين ولهذا أهميته من الناحية القومية وأيضاً لهيبة بريطانيا فى حوض البحر المتوسط[1] .

كذلك نجد فى الثمانينات بعد إحتلال إنجلترا لقناة السويس ، وقيام فرنسا بمعارضة السياسة الانجليزية فى مصر وإثارة المانيا ضدها ، أن خشيت إنجلترا الوقوف وحيدة فى المسألة المصرية وفى حوض البحر المتوسط . وكانت تخشى بالاخص كل من فرنسا والروسيا . لهذا لجأ سولسبرى ، الذى كان لا يؤمن بسياسة المحافظة على الامبراطورية العثمانية ، الى عقد ما يعرف باسم اتفاقات البحر المتوسط ( Mediterranean Agreements ) عام ١٨٨٧ ، بين دول التحالف الثلاثى وهى دول الوسط ( إيطاليا والنمسا والمانيا ) وذلك من أجل حماية الحالة الراهنة فى حوض البحر المتوسط والإدرياتى والإيجى والبحر الأسود . وتعهد بريطانيا بحماية السواحل الإيطالية من الاسطول الفرنسى مقابل تعهد إيطاليا بتعضيد المصالح البريطانية فى مصر[2]. وسعت بريطانيا الى ذلك نتيجة إحساسها بعزلتها إبان إجتماعات مؤتمر باريس الدولى (١٨٨٥ — ١٨٨٨) الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة السويس[3].

---

(1) Ibid.

(٢) حسن صبحى ، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٥١ .

(٣) عندما أحست بريطانيا بعزلتها السياسية إبان مؤتمر باريس الدولى ١٨٨٥/١٨٨٨ الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة السويس نتيجة تكتل الدول ضد بريطانيا — فيما عدا ايطاليا — نكاية فى بريطانيا التى استحوذت على قناة السويس . وهذا يفسر لنا سر محاولة بريطانيا الخروج من عزلتها بمحاولة عقد اتفاقيات حوض البحر المتوسط . راجع الشناوى : تكتل الدول لتدويل قناة السويس نكاية فى بريطانيا — مجلة آداب القاهرة ، مجلد ٢٣ ج ١ ، ج ٢ .

وإذا إنتقلنا إلى شرق السويس نجد بريطانيا تواصل نفس سياستها القائمة على تثبيت أقدامها فى نقاط إرتكاز بحرية فى المواقع الاستراتيجية على طول الطريق للهند والشرق الأقصى . ففى البحر الاحمر إستولت على عدن (١٨٣٩) للوقوف أمام المؤامرات الفرنسية وضمان لحرية طريق التجارة عبر مصر من السويس للبحر الاحمر(١) . كذلك إستولت على جزيرة بريم ( Perim ) فى ١٤ فبراير ١٨٥٧ — الواقعة عند مدخل بوغاز باب المندب — وتسيطر على حركة الملاحة فى البحر الاحمر من ناحية منفذه الجنوبى والهدف من إحتلالها هو جعلها محطة وقاعدة عسكرية إذا تم إنشاء القناة . ويؤيد هذا الرأى ( البريجادير كوجان ) Brigadier Coghan ، المقيم السياسى فى عدن والذى أوصى بإحتلال الجزيرة للوقوف فى وجه فرنسا إذا تم إنشاء قناة السويس(٢) .

وتمتاز عدن بموقعها الاستراتيجى ، فهى ميناء كان من السهل تحويله لقاعدة بحرية ، علاوة على أهميته للهند فهو حلقة إتصال بأوربا عن طريق رأس الرجاء الصالح وطريق البحر الاحمر . وإذا كانت قناة السويس هى المفتاح الشمالى للبحر الاحمر فعدن هى المفتاح الجنوبى له . وعدن تقع فى منتصف المسافة تقريبا بين الهند والبحر المتوسط ، فهى قلعة يمكن عن طريقها السيطرة على المحيط الهندى

---

(1) Alison, Philips., Modern Europe 1815 - 1899. p. 18.
وراجع أيضا : جلال يحيى ، التنافس الدولى فى بلاد الصومال — دار المعرفة ١٩٥٩ ص ١٣ .

(٢) عبد العزيز الشناوى ، قناة السويس والتيارات السياسية جـ ١ ص ٢١٥ ، وبالنسبة لسياسة بريطانيا ، فى جنوب اليمن — راجع جاد طه — سياسة بريطانيا فى جنوب اليمن — رسالة دكتوراه — دار الفكر العربى ١٩٦٩ ص ٢٢٨ ، وراجع أيضا :
Hoskins, British Routes to India. p. 60.

ونقطة إرتكاز فى طريق الملاحة صوب البحر المتوسط ومركز هام للتوسع فى شرق افريقيا وشبه الجزيرة العربية(١). كما إستولت إنجلترا على جزيرة سقوطرة ( Socotra ) فى مدخل خليج عدن (١٨٣٥) وبالنسبة لسواحل البحر الاحمر الغربية فهذه كانت فى حوزة مصر ، وبذلك سبقت مصر الدول الاوربية إلى هذة المناطق وسدت الطرق فى وجهها وعلى الاخص إنجلترا وفرنسا وإيطاليا التى كانت تتنافس للحصول على نقاط إرتكاز لها فى البحر الاحمر(٢).

واقد سعت إنجلترا الى وضع حد للتوسع المصرى على الساحل الافريقى الشرقى ، فأرغمت الخديوى على توقيع معاهدة الغاء الرقيق فى مصر والسودان فى ٤ أغسطس ١٨٧٧ وعززت تلك الاتفاقية بإنشاء خدمة بوليسية فى سبتمبر من نفس السنة لمراقبة السفن العابرة للبحر الأحمر والتابعة للحكومة المصرية وتفتيشها . وفى ٧ سبتمبر ١٨٧٧ وقعت الحكومة الانجليزية مع الخديوى اسماعيل معاهدة ثانية إعترف فيها بسيادة مصر على الساحل الصومالى حتى رأس حافون . كل ذلك يوضح اهتمام انجلترا بالبحر الأحمر(٣). وكان هدفها من الاعتراف بسيادة مصر على الساحل الصومالى بمثابة إبعاد للأطماع الفرنسية والايطالية عن هذه المنطقة، وصيانة لها ريثما تتهيأ لها الفرصة لاحتلال مصر وملحقاتها فى السودان(٤). وباستيلاء انجلترا على قناة السويس ١٨٨٢ تحول البحر الأحمر إلى بحيرة بريطانية

---

(١) جلال يحيى ، البحر الأحمر والاستعمار ص ٢٧ — ٢٨ .

(٢) عبد المنصف محمود وآخرون — تاريخ البحرية المصرية فى عام ١٨٦٣—١٩٦٣ ص ٢٠٧ مطبعة الأهرام سنة ١٩٧٣ وراجع أيضا — شوقى عطا الله الجمل ، سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن ١٩ . القاهرة ١٩٧٤ — ص ٣٠١ — ٣٠٥ .

(٣) جلال يحيى ، التنافس الدولى فى الصومال ص ٨٢ .

(٤) محمد البروجى ، العلاقات بين مصر واثيوبيا فى القرن ١٩ ص ١٥٨ — ١٥٩ .

وأصبح منطقة أمان للأسطول البريطانى والتجارة البريطانية . وواضح مدى تأثير قناة السويس على الحركة الاستعمارية فى البحر الأحمر . فقد أدى إفتتاحها إلى إذكاء روح التنافس الاستعمارى بين انجلترا وفرنسا وإيطاليا للحصول على نقاط أرتكاز على سواحله . وهكذا كان افتتاح القناة نقطة هامة فى مستقبل البحر الأحمر . بل نقطة هامة فى تاريخ استعمار شرق افريقيا واكتشاف منابع النيل الاستوائية ، وعلقت صحيفة : « النيويورك تايمز » فى افتتاحيتها بقولها : « إن قناة السويس تقرب اكتشافات سبيك وبيكر وبيرتون وليفنجستون حول المنابع الاستوائية للنيل إلى متناول يد الاستعمار الانجليزى » (١) .

وإذا انتقلنا للمحيط الهندى نجد أن انجلترا كانت قد سارعت إلى تثبيت مراكزها فى نقاط مختلفة فيه منذ مطلع القرن التاسع عشر . فقد أخذت من فرنسا وهولندا كل ما تستطيع من مستعمرات ، ولكنها حصرت همها فى تأمين الحماية الاستراتيجية للطرق البحرية والتجارة ، وأمنت طريق الهند بالحصول على مستعمرة الرأس وجزيرة موريشيوس فى المحيط الهندى شرق مدغشقر من من فرنسا . كذلك استولت على سنغافورة ( ١٨١٩ ) (٢) . واستولت على مضيق ملقا من هولندا ( ١٨٢٤ ) وعلى سرواك وبورنيو ( ١٨٤٢ ) ولذا أطلق على المحيط الهندى « بحيرة بريطانية » (٣) .

وكان لإفتتاح قناة السويس ، واستعمال السفن البخارية بدلا من الشراعية

---

(3) Moorehead, Alan., The White Nile Penguin Books. London 1963 p. 146.

(4) Grant & Temperly, Europe in 19th Century. p. 389.

(5) Stamp, Dudly, A commercial Geography. pp. 247 - 9.

أثر كبير أدى إلى فتح صفحة جديدة فى تاريخ المحيط الهندى (١) . فقد أضعف نسبياً سيطرة بريطانيا البحرية Maritime Hegemony ، وفى نفس الوقت شجع فرنسا وهولندا على انشاء اسطول للمتاجرة مع آسيا ومن ثم تحرير أنفسهم من اعتمادهم على السفن البريطانية . كذلك أدى إفتتاح القناة إلى تشجيع فرنسا لاحياء آمالها القديمة ، بالإضافة إلى أن القناة شجعت ايطاليا وألمانيا للسيطرة واستغلال شرق افريقيا . وهكذا تأثرت موازين القوى فى المحيط الهندى نتيجة افتتاح قناة السويس (٢) .

وقد امتد أثر قناة السويس للشرق الأقصى الذى كان خلال القرن التاسع عشر مسرحا للصراع الاستعمارى فى ثلاث دوائر : الهند الصينية بما فيها الملايو والصين ولاسيما سواحلها وجزر الاقيانوسه المتناثرة . فقد سهلت قناة السويس الدول التى لها مستعمرات فى هذه المناطق وجعلتها أكثر قرباً ، فتخلت أساطيل هذه الدول عن استخدام طريق رأس الرجاء وعمدت إلى عبور قناة السويس وأصبح الطريق البحرى الجديد يمر عبر محطات للتموين بالوقود ومراكز إصلاح وصيانة السفن فى جبل طارق ومالطة وبور سعيد والسويس وعدن . وأكبر دليل على تسهيل قناة السويس لنمو حركة الاستعمار فى الشرق هو حركة نقل الجنود المتجهين للهند وغيرها العائدين من الشرق فقد سلمت القناة الأمر للدول الاستعمارية خصوصا فى حالة الأزمات . وقد أوردت صحيفة قناة السويس أرقاماً بالقوات العسكرية وكذلك السفن الحربية التى عبرت القناة

---

(١) تبلغ مساحة المحيط الهندى ١٧ مليون ميل مربع وقد اختصرت القناة المسافة من أوربا الى المحيط الهندى بنسبة كبيرة .

(2) Alvin, J. Cottrell, The Indian Ocean its political, Economic and military importance. New York. 1972, p. 10.

( ٦٤ سفينة ) خلال عام ١٨٧١ لتبرهن على أهميتها الاستراتيجية بالنسبة للعسكريين (١) .

هذا ولم تقتصر مصالح بريطانيا على الهند بل تعدتها إلى المصالح التجارية الهامة فى الشرق الأقصى . ففى عام ١٨٣٤ حلت الحكومة البريطانية محل شركة الهند الشرقية فى إدارة المجموعة التجارية فى كانتون ( Canton ) بالاتفاق مع السلطات الصينية . وخلال الستين عاما التاليه انشغلت بريطانيا كلية فى الشرق الأقصى نتيجة لنمو مصالحها التجارية فى الصين واليابان . بالاضافة إلى أن موجة الاستعمار البريطانى التى شملت الهند وافريقيا أخذت تتركز على شواطىء الشرق الأقصى من أجل تنمية التجارة . ولقد خلق التطور الصناعى السريع لبريطانيا حاجة ملحه لمجالات من التوسع التجارى وأصبحت هدفا دوليا للسياسة البريطانية لتأمين السوق فى هذا العالم الذى يستطيع استيعاب كمية كبيرة من التجارة من أى منطقة أخرى . وكانت الصين دائما فى نظر بريطانيا ثروة تجاريه أسطورية : « A Commercial Eldorado » تفتح مجالات لا حصر لها وآمالا غير محدودة لدولة صناعية كبرى مثل انجلترا . وكان العمل الرئيسى أمام الدبلوماسيه البريطانية خلال الجزء الأكبر من هذه الفترة (١٨٧٤ — ١٨٩٤) هو فتح أسواق الصين للتجارة البريطانية (٢) .

وكانت سياسة بريطانيا تجاه الشرق الأقصى هى سياسة « الباب المفتوح » وهى تعنى فتح قنوات للتجارة بالقوة والابقاء على الصين كمجال مفتوح لنفوذ الجميع . وبالنسبة للدول الغربية تعنى إقتسام الارباح والفوائد الناتجة . وعندما

(1) Bulletin Décadaire No. 27, 22.9.1872 p. 2.

(2) Hubbard, G.E., British Far Eastern Policy. N.Y. 1943. p. 7.

حصلت بريطانيا على جزيرة هونج كونج ( ١٨٤٢ ) فى اتفاقية نانكنج Nanking كمركز لتخزين البضائع وكحوض لإصلاح السفن التجارية فقد جعلت مفتوحة للجميع ، وتكون المجلس البلدى على أساس دولى (١) .

وننتقل الآن إلى أهمية القناة لفرنسا وذلك على ضوء سياستها البحرية والاستعمارية شرق السويس وغربه . ففرنسا هى القوة البحرية التالية لبريطانيا واهتماماتها بقناة السويس نابعة من كونها دولة من دول حوض البحر المتوسط من جهة ومن جهة أخرى تواجد مستعمرات لها فيما وراء البحار . فانجلترا لم تكن وحدها المهتمة بالاستراتيجية البحرية والنشاط البحرى . بل كانت فرنسا تقتفى أثرها وتنافسها فى هذا المجال، فنجد مثلا (جول فيرى) (Jules Ferry) (٢) - رئيس وزراء فرنسا - يصرح فى إحدى خطبه « بأن السياسة الاستعمارية ضرورية لكى تعطى لأسطول الحرب نقط رسو وتموين بالوقود . وهذا هو السبب الذى يدفعنا للحصول على تونس ، وسايجون والهند الصينية والسبب الذى يدفعنا فى الحصول على مدغشقر »(٣).

وكانت فرنسا لها مصالح إمبريالية فى غرب وشرق السويس . فبالنسبة لغرب السويس فى حوض البحر المتوسط نجد أن المصالح الفرنسية قديمة ترجع الى ما قبل القرن التاسع عشر ، فقد احتلت فرنسا الجزائر (١٨٣٠) ثم تونس (١٨٨١) وأخذت ترنو الى المغرب ، هذا بالاضافة الى تنمية مصالحها ونفوذها فى شرق

---

(1) Ibid.

(2) Pierre Renowin, La Politiques d'Expansion Imperialiste. Paris. 1939. p. 11.

(٣) بيير رينوفان - تاريخ العلاقات الدولية ص ٥١٦ - خطبة جول فيرى فى ٢٨ يوليو ١٨٨٥ .

حوض البحر المتوسط فى مصـر وسوريا . ففى مصر نجد أن عقد إمتياز قناة السويس (١٨٥٤) قد إقترن بنمو النفوذ الفرنسى فى مصر ، وأرادت فرنسا أن تجعل القنـاة الأساس الذى تبنى عليه صرح نفوذها فى البلاد والبوابة الرئيسية التى يدخل منها هذا النفوذ ، بل إنها اعتبرت القنـاة مشروعاً فرنسياً قومياً . وكانت فرنسا تأمل تحويل البحر المتوسط الى بحيرة فرنسية ، بل إن قنصل فرنسا بتونس روستان Roustan يراه بحيرة فرنسية لأن فرنسا هى الدولة الكبرى التى تطل شواطئها عليه وتلامسه ، وشمال إفريقيا والشرق أراضى للحملات الصليبية والبعثات التبشيرية خير دليل على نفوذ فرنسا الذى لا يموت(١).

هذا ونتيجـة للتنافس الاستعمارى مع انجلترا فى المسألة المصرية والتـوتر المتزايد مع ايطاليـا اهتمت فرنسا بوضع استراتيجية بحرية فى البحر المتوسط تقوم على التركيز الشديد فى القوة البحرية الفرنسية داخل هذا الحوض فنجدها تركز معظم سفنها فى ميناء طولون(٢).

كذلك نظرت فرنسا الى ميناء بنزرت على أنه مرحلة فى الطريق تجاه مصر والشرق ، ومنه يمكن انضمام الأسطول الفرنسى الى قطاع الأسطـول الروسى فى البحر الأسود،واذا حدث ذلك سيصبح لها السيادة على مياه شرق جبل طارق . وهذا ماكانت تخشاه انجلترا وتحول دونه. كذلك يمكن عند تحصين ميناء بنزرت أن يتحول الى ميناء حربى يستطيع التحكم فى الطريق البحرى فيما بين جبل طارق

---

(1) Safwat, M.M., Tunis and the Great Powers. (1878—81) Alexandria. 1943 p. 111, Cf. Marriot, The Eastern Question p. 239.

وعبد العزيز الشناوى ـ قناة السويس والتيارات السياسية ـ ١ ص ٥ المقدمة .

(2) Marder, Op, Cit. p. 145.

وقناة السويس ، وعن طريقه يمكن تهديد جنوب ايطاليـا(١) ، وتكمن أهمية بنزرت أيضـاً في كونه مأوى مأمون للسفن عند الانسحاب بالنسبة لقطع الأسطول الفرنسي ، ويذكر ماردر « أنه إذا لم تسيطر فرنسا على البحر المتوسط فيجب علينا أن نكون قادرين على حماية طريق تجارتنا ضد السفن الخارجة من ميناء بنزرت ، واذا سيطرت فعلا على البحر فإن ميناءاً واحداً ليس في مقدوره تقريباً تغيير حالة الأشياء »(٢) وقد انتهزت انجلترا وايطاليا هزيمة فرنسا ١٨٧٠ لسيادة نفوذها في تونس(٣).

واذا انتقلنا الى شرق السويس ، نجد أن فرنسا هي الأخرى لم تقف مكتوفة الايدى أمام النشـاط الانجليزى في البحر الأحمر ، فحاولت الحصـول على نقاط ارتكاز بحرى به ، فهي قد نظرت الى بريطانيا بعين الحسد باستمرار ، فأملاكها في الشرق قد آلت الى انجلترا بصورة أو بأخرى بمقتضى معاهدة باريس ١٧٦٣ ، وهي تملك عدن وبريم بصفة مستمرة ، وهما نقطتان حربيتان تتحكمان وتخدمان الملاحة في البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندى. وكانت السفن الفرنسية المتجهة الى الهند والهند الصينية والصين واليابان تتجـه الى عدن — التي يسيطر عليها الانجليز — وذلك لأخذ التموين لهذا نجدها تحاول هي الأخرى الحصول على نقاط ارتكاز في البحر الأحمر مثل انجلترا . فقامت فرنسا بمحاولات لاستغلال ميناء أوبوك (Obock)(٤) وكانت الصحـف الفرنسية تحث السفن

(١) تقع بنزرت على بعد ١٢٠ ميل من صقلية و ٢٩٥ ميل من نابلي .

(2) Ibid, pp. 149, 151, 152.

(3) Safwat, Tunis and The Great Powers. p. 110.

(٤) يقع ميناء أوبوك في مدخل البحر الأحمر الجنوبي وهو ميناء طبيعي محمي من الرياح التي تعوق الملاحة به .

الفرنسية على استخدام هذا الميناء وعدم اللجوء للموانى الأجنبية للتموين بالوقود والمواد الغذائية[١] .

وحصلت فرنسا على ميناء أوبوك بمعاهدة ( أوبوك ) المنعقدة فى باريس فى ١١ / ٣ / ١٨٦٢ ، وفى ١٩ مايو قام (شيفر)[٢] بالاستيلاء على خليج أوبوك وأراضيها بإسم الامبراطور ونزلت فصيلة مشاة الأسطول المسلحين الشاطىء ورفعت العلم الفرنسى على الشاطىء لإثبات أن أوبوك أصبحت ملكاً لفرنسا[٣] .

وفى نفس العام قامت مفاوضات بين شركة المساجيرى ماريتيم البحرية الفرنسية لإنشاء خط ملاحى موازى للخط الملاحى الانجليزى واقترحت الحكومة الفرنسية ميناء أوبوك على ادارة شركة المساجيرى ماريتيم كمركز لتزويدها بالفحم والمؤن عند المدخل الجنوبى للبحر الاحمر إلا أنها رفضت ذلك لأنها كانت قد حصلت على قطعة الأرض اللازمة لها فى عدن[٤] .

واعتقدت الحكومة الفرنسية أنه لا مستقبل لمنطقة أوبوك لأنها منطقة جافة غير مسكونة . وظلت متمسكة بهذا الرأى سنوات وظهر أن فرنسا كانت تهدف باستيلائها الصورى على هذا الميناء الاحتفاظ بإمكانية أخذ قرار فى المستقبل بخصوص المنطقة المجاورة لعدن وبريم والتى كانت انجلترا تسيطر عليها .

إلا أن وزير الحربية الفرنسية أصدر فى عام ١٨٨١ تعليماته بعد أن اشتد نشاط

---

(1) Bulletin Décadaire, No: , 12, 12. 4. 1872 p. 2; Cf. No. 32, 12. 12. 1872.

(٢) السكرتير الشرقى للامبراطور نابليون الثالث .

(٣) جلال يحيى ـ التنافس الدولى فى بلاد الصومال ـ دار المعرفة ١٩٥٩ ص ٤٠ ـ ٤٤ .

(٤) المرجع السابق ص ٤٩ .

الايطاليين فى عصب وتأكيد مصر لحقوقها على سواحل البحر الأحمر ووجود انجلترا فى عدن بأن يقوم قبطان أول سفينة فرنسية تمر عبر قناة السويس متجهة للمحيط الهندى بعمل تحديد عام لأراضى الحكومة فى أوبوك طبقا لمعاهدة ١٨٦٢ وإرسال خريطة بها لوزارة البحرية . وبعد احتلال انجلترا لمصر ١٨٨٢ سعت فرنسا للتوسع فى أوبوك ليكون نواة لمستعمرة الصومال الفرنسى[١] . وحاولت فرنسا الاستيلاء على ميناء «الشيخ سعيد» المواجه لجزيرة بريم بشرائه من حكامه المحليين ، ولكن موقف بريطانيا والحكومة العثمانية جعل الفرنسيين يغادرون منطقة الشيخ سعيد نهائياً فى ديسمبر ١٨٧١ ، واحتلته قوات عثمانية وحولته إلى محجر صحى للحجاج[٢]. كذلك استولى الفرنسيون على جيبوتى Djibouti فى الصومال عام ١٨٨٨ ومدغشقر ١٨٩٥[٣] .

خرجت إيطاليا بعد الوحدة متطلعة هى الأخرى لمنطقة البحر المتوسط تراودها أحلامها القديمة فى عظمة الامبراطورية الرومانية القديمة ، وتطلعها لتونس — موقع قرطاجة القديم — كزاوية لامبراطورية جديدة ، ولكنها لم تنجح فى تونس . كذلك حينما فكرت الحكومة الإيطالية فى افريقيا الشرقية والبحر الاحمر كان السبب فى ذلك يعود إلى تفكيرها فى المزايا التى ستعود عليها فى سياستها الدولية باستيلائها على قواعد بحرية على طريق المحيط الهندى عبر البحر الاحمر وعلى الناحية الجنوبية للطرق البحرية الكبيرة فى البحر المتوسط[٤].

---

(١) المرجع السابق ص ٥٢ ــ ٦٣ .

(٢) فاروق أباظه ، عدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر ص ٣١ ؛ ــ ٣٥ ؛ نقلا عن الوثائق البريطانية .

(3) Alvin, . Cottrell, The Indian ccean, Op. Cit. p. 10.

(٤) بيير رينوفان ـ تاريخ العلاقات الدولية ـ ترجمة جلال يحيى ص ٥١٧ .

وكانت ايطاليا قد بدأت اتصالها بالبحر الأحمر وسواحله عن طريق رجال التبشير والمستكشفين الجغرافيين الذين حاولوا حتى قبل قيام الوحدة الإيطالية إغراء بلادهم للدخول فى علاقات تجارية وسياسية مع البلاد الواقعة على البحر الأحمر وعلى إنشاء مستعمرة تطل على هذا البحر وتساعد على التنفيس عن مشكلة السكان والهجرة إلى أراضى خاضعة للحكومة (١) .

وقرب افتتاح قناة السويس أراد الايطاليون الاستفادة من هذه الامكانيات الجديدة سواء للملاحة والتجارة أو للاستعمار . وسيكون هذا هو الأصل فى حصول الإيطاليون على مركزهم الأول فى عصب Assab . فقد بدء التغلغل الإيطالى فى ساحل البحر الأحمر والسودان الشرقى عندما ابتاعت شركة « روباتينو الإيطالية للملاحة » « Florio Rubbattino comp » من أحد الشيوخ المحليين منطقة صغيرة من الأراضى الصحراوية على الساحل بالقرب من قرية عصب عند مضيق باب المندب ، وذلك فى نوفمبر ١٨٦٩ بمبلغ ٨١٠٠ ريال عن طريق أحد المبشرين الإيطاليين فى هذه المنطقة ويدعى « الاب سابيتو » Professor Sapeto ، فقد تمكنت الشركة الملاحية المذكورة بواسطة أيضا من ابتياع الأراضى المجاورة « لعصب » فى سنتى ١٨٧٩ ، ١٨٨٠ (٢) وكان

---

(١) يجدر التنويه هنا بأن موازين القوى الدولية تأثرت بشكل مباشر بالتغيرات السكانية التى جرت إبان تلك الفترة . ففى عام ١٨٧٠ بلغ عدد سكان المانيا ٤١ مليون نسمة والنمسا ٣٨ مليون نسمة ، وفرنسا ٣٦ مليون نسمة ، وبريطانيا ٣١ مليون وإيطاليا ٢٦ مليون والروسيا ٧٧ مليون . وفى عام ١٨٨٠ بلغت المانيا ٤٥ مليون والنمسا ٣٨ مليون وفرنسا ٣٧ مليون وإنجلترا ٣٥ مليون وإيطاليا ٢٨ مليون وروسيا ٨٩ مليون — راجع : Taylor, Op. Cit p. xxv. cf. Lowe, Op. Cit. pp. 8—9.

(2) Robinson, Rowan, Engl nd, Italy, Abyssinia, London, 1935, p. 67.

الهدف من أخذ «عصب» خلق محطة بحرية لها قيمتها بين أوربا والشرق الأقصى لتزويد السفن بما يلزمها من وقود ومياه ومأكولات فى أثناء رحلتها إلى الشرق بعد إفتتاح قناة السويس . وأراد روباتينو ( مالك الشركة ) (١) أن يتشبه بفرنسا التى اشترت ميناء أوبوك ( ١٨٦٢ ) فاتصل بدوره بوزارة البحرية ، فوافقت الحكومة الإيطالية على اعطاء إعانة ( لروباتينو ) لتساعده لانشاء خط ملاحى مع الشرق الأقصى يمر عبر قناة السويس . وفى نفس الوقت قام سابيتو بالمفاوضة مع الشيوخ المحليين على سواحل البحر الأحمر لشراء الأراضى اللازمة لإنشاء محطة للشركة الايطالية . واعتبرت شركة روباتينو الشيوخ المحليين الذين باعوا لها هذه الأراضى كزعماء مستقلين . وسعت إلى اعطاء حقوق ملكيتها وتم ذلك فى عام ١٨٨٢ .

وكانت الحكومة المصرية قد احتجت على هذه الصفقات بأنها متعارضة مع ما لمصر من حقوق السيادة على هذه الجهات ولكن بدون جدوى . وفى عام ١٨٨١ عيّن مقيم ايطالى فى « عصب » ، وحاول الإيطاليون فى نفس العام فتح ميناء آخر فى ( بيلول ) Beilul ولكنها لم تنجح فى الاستيلاء عليه سوى فى يناير ١٨٨٥ . وستصبح « عصب » بالنسبة لإيطاليا هى النواة والمركز الذى ستتوسع منه فى سواحل البحر الأحمر وشرق افريقيا (٢) وهكذا فتحت قناة السويس الباب للاستعمار الإيطالى على سواحل البحر الأحمر . فنجد صحيفة التمبو الإيطالية ( Le Tempo ) تذكر أن قناة السويس ستعيد للايطاليين مجدهم

---

(١) راجع الفصل الثانى من الباب الأول عن الشركات الملاحية الايطالية ـ ص ٩٣ ـ ٩٤ .

(2) Robinson, Rowan., England, Italy, Abyssinia p. 67,

وراجع أيضا : محمد فؤاد شكرى ـ مصر والسودان ص ٤١٨ ـ ٤١٩ ، جلال يحيى ـ البحر الأحمر والاستعمار ص ٤٠ ـ ٤٩ .

التجارى القديم . وكانت موانى ايطاليا وجنوا وفينيسيا منافسة لميناء مرسيليا ، وكذا بالنسبة لشركة الملاحة البريطانية P & O التى اتخذت ميناء فينيسيا كميناء رحيل حيث تذهب السفن التجارية متجهة لليابان . ولقد قامت الشركات الملاحية الايطالية والتى منحتها الحكومة مساعدات مالية لتأمين المواصلات الايطالية فى البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى ، وبنقل حاصلات ايطاليا المختلفة إلى الشرق وكذلك استيراد ما تحتاجه من الهند والصين واليابان عن طريق التبادل التجارى . وبذلك كانت السفن الايطالية تقوم بخدمة المصالح الاقتصادية الايطالية (١) .

أما بالنسبة لروسيا فإن سياستها البحرية كانت باستمرار تهدف إلى الوصول للبحر المتوسط وتأثيرها على الاستراتيجيه البحرية فى هذا الحوض .
وفى الحقيقة إذا نظرنا إلى تكوين روسيا الجغرافى نجد أنه فى الوقت الذى كانت توجد فى الامبراطورية الروسية انهار كثيرة صالحة للملاحة وبحيرات واسعة فإن روسيا نظرا لكبر حجمها فهى أسوء من أى دوله أخرى بالنسبة لمنافذها البحرية . فعلى الرغم من وقوعها على ثلاثة سواحل: أحداها المحيط المتجمد Arctic ocean نجده عديم الجدوى عمليا . والثانى المحيط الهادى ويمكن استخدامه لحد معين، لأنه مغلق معظم أشهر السنة . وكذلك البلطيق، مغلق لشهور عديدة بسبب الجليد . أما البحر الأسود فهو فى الوقت الذى يمثل فيه منفذا لروسيا طوال فصول السنة تجاه البحر المتوسط إلا أنه كان ينقصه طرق المواصلات مع باقى الروسيا ، بالاضافة إلى أنه كان عرضة لأن تغلق منافذه فى حاله الحرب . هذه السياسة الخاصة بالحاجة إلى منافذ بحرية ( Seaboard ) كانت تمثل عاملا

---

(1) B. D. No. 39, 22 Jan 1872.

هاما فى تاريخ الروسيا، وهو السبب فى اصطدامها بالدول الأخرى فى الوقت الذى كان فيه ذلك باعثا على الاستيلاء على أراضى جديده من أجل الوصول إلى منافذ بحرية لكى تكون البلاد على قدم المساواة مع البلدان الأخرى (١).

لذلك شكلت مشكلة المضايق والمنافذ البحرية عاملاً هاما فى السياسة الروسية تجاه الدولة العثمانية طوال القرن التاسع عشر (٢). فعندما هزمت الروسيا فى حرب القرم ووقعت معاهدة باريس فى ٣٠ مارس ١٨٥٦، فرضت المواد ١١، ١٣، ١٤ من المعاهدة على الروسيا والدول المجاورة حياد البحر الأسود، وكان حياد البحر الأسود نجاح كبير للسياسة الانجليزية (٣).

وكانت معاهدة باريس مخيبة لآمال الروسيا واذلالاً لها. فقد سارت طوال قرن ونصف تجاه أهداف ثلاثة رئيسية: انشاء قوة بحرية وتجارية على سواحل البحر الأسود تمثل سيادتها هناك، والحصول على منفذ حر لها إلى البحر المتوسط والحصول من الباب العالى على اعتراف بمركز الروسيا كحامية للحريات السياسية والدينية للرعايا المسيحيين (٤) وان مسألة حياد البحر الأسود ومسألة نمو البحرية الروسية، كانتا بالنسبة لانجلترا مسألة حساسة وعلى جانب كبير من الخطورة لها. فالسماح لروسيا ببناء أسطول بحرى وقوة بحرية وتحويل موانى وسواحل البحر الأسود إلى ترسانات بحرية كان فيه تهديد بالنسبة لتلك القوة التى كانت لها مصالح كبيرة فى الشرق الأوسط والشرق الأقصى. أما بالنسبة للروسيا فقد

---

(1) Krausse, A., Russia in Asia Op. Cit. p. 92-3.

(2) Marriot, Theremaking of Modern Europe. London 1938, pp. 135-6.

(٣) محمد فريد، تاريخ الدولة العلية العثمانية ص ٢٧٨ - ٢٧٩.

(4) Marriot, The Eastern Ouestion. p. 279.

نظرت إلى حياد البحر الأسود كتدخل فى شئونها الداخلية لا يمكن احتماله وأن ذلك فيه قيد على تطور روسيا . فانتهزت أول فرصة للتخلص من هـذا القيـد الـكريه ، وجاءت الفرصة عام ١٨٧٠بنشـوب الحرب الفرنسية البروسية،وحيث أن روسيا قد أدت خدمة كبيرة لبروسيا لوقوفها عـلى الحيـاد ، لذلك أعلنت روسيا الغاء حياد البحر الأسود ( ١٨٧١ ) (١).

هذا وكان من نتائج حرب القرم أيضا اتجاهها فى توسعاتها شرقا لا بتـلاع معظم آسيا الوسطى والقوقاز،وأوصلها ذلك إلى تخوم الهند البريطانية. وازداد التوتر بين القوتين قوة البر وقوة البحر ، ورأت انجلترا فى تقدم روسيا تهديدا واضحا للهند وخشيت من وقوع افغانستان وايران تحت النفوذ الروسى(٢). لذلك اتبعت انجلترا ازاء التهديد الروسى للهند والبحر المتوسط والخليج العربى سياسة الاحتواء : Containement والتطويق Encirclement حتى تظل الروسيا محصورة فى قاريتها . وقـد اتخذت القوى البحرية ازاء الروسيا سياسة الصد Checkmate (٣) .

هذا وقد أدى افتتاح قناة السويس للملاحة إلى وصـول السفن الروسية إلى مياه الخليج العربى حيث أرسل الروس هناك بعثة فنية لاختيار المواقع المـلائمة لاقامة موانى روسية فيها ، وهى لو نجحت مهمتها لأتمت حلقة تهديدها للهند فيما بين نهر آموداريا وبين هذا الخليج،وأدى وصول الروسيا إلى الخليج إلى ازعاج الانجليز (٤) .

---

(1) Ibid. p. 280.

(٢) محمد مصطفى صفوت ـ مؤتمر برلين والدول العربية ص ١٧ ـ ١٩ .

(٣) جمال حمدان ـ استراتيجية الاستعمار والتحرير ص ١٢٠ ـ ١٢١ .

(٤) ابراهيم الشريف ـ الاطماع الاستعمارية فى الشرق الأوسط ص ١٠٤ ـ ١٠٦ .

ننتقل بعد ذلك إلى دراسة نتائج الحرب السبعينية على موازين القوى فى أوربا ، وعلى مصر وتركيا وإلى أى مدى تأثرت قناة السويس بتلك الأحداث، ذلك أن قناة السويس لم تكن بمعزل عن تلك الاحداث الدولية . ففى العام التالى لافتتاح قناة السويس للملاحة ، جرت على أرض أوربا أحداث خطيرة، تركت آثارها العميقة فى السياسة الدولية ، تلك هى الحرب البروسية — الفرنسية ( ١٨٧٠ — ١٨٧١ ) (١) وهذه الحرب وان كانت حربا برية ، إلا أن ذلك لم يمنع من قيام صراع بحرى بين القوتين فالأسطول الفرنسى كان مكونا من ٤٠٢ سفينة حربية . وكانت الحكومة الألمانية تشعر بالعجز بالنسبة لقوتها البحرية أمام الأسطول الفرنسى . لذلك فقد تخلت منذ بداية الصراع عن الدخول فى مباراة مع الأسطول الفرنسى المتفوق عليها . وأصبحت مهمة الأسطول الألمانى الاساسية منع اى قوات من النزول على سواحلها لغزوها (٢) . وقد توجهت وحدات الأسطول الفرنسى الموجودة فى ميناء طولون بحوض البحر المتوسط إلى ميناء بريست Brest شمالا خشية أن تتحالف البحرية البروسية مع الاسبانية فى عملية اعاقة نقل القوات الفرنسية والمعدات الموجودة بالجزائر إلى فرنسا . وفى الواقع نرى ان انتصارات المانيا الساحقة قد شلت فاعلية الأسطول الفرنسى . ولكن لم يحل ذلك دون قيام الأسطول الفرنسى بعمليات بحرية عامة لها أهداف مزدوجة مثل شل حركة التجارة الألمانية ومحاصرة موانى المانيا على بحر الشمال، وحماية الشواطىء والممتلكات الفرنسية .

---

(١) أعلنت فرنسا الحرب رسميا فى ١٩ يوليو ١٨٧٠ ، وعقد الصلح أول مارس ١٨٧١ .

(2) Rousset, commandant, Histoire générale de la guerre Franco — Allemande. 1870 — 71, Tome. 6. pp 272—4.

أما بالنسبة لوحدات الأسطول الموجودة خارج فرنسا فلم تظل مشلولة الحركة فقد قامت بمحاصرة السفينتين الحربيتين الألمانيتين : Herta و Medusa في مياه الصين وظلت حبيسة بميناء الصين طوال فترة الحرب ، كذلك لجأت بعض قطع الأسطول الألماني إلى الموانى الأسبانية (١) .

وتجدر الاشارة هنا إلى أن قناة السويس التى نص عقد امتيازها على حيادها (٢) ولم يتعرض هذا الحياد للانتقاض ، فجاءت الحرب الفرنسية — البروسية لتكون أول اختبار لحيادها . ولما كانت الدولة العثمانية وهى صاحبة السيادة على مصر وقتذاك قد التزمت الحياد فى هذه الحرب فقد سمح لسفن الدولتين المتحاربتين بعبور القناة دون عائق واحترمت هذه السفن مركز القناة فلم ترتكب اعمالا عدائية بداخلها (٣) .

وبهزيمة فرنسا تأثرت قناة السويس — بطبيعة الحال — بهذا الحادث ، ذلك أن فرنسا هى صاحبة مشروع قناة السويس ، ونفوذها هو السائد فى مصر . وكان ثقل فرنسا السياسى والأدبى وراء قناة السويس . وقد بلغ ذروة نفوذها — كما ذكرت عام ١٨٦٩ — إبان افتتاح قناة السويس . وكان الفرنسيون يفتخرون بمهمتهم الحضارية بمصر التى هى بمثابة إبنه لفرنسا بالتبنى — بل قالوا بأن فرنسا — بعد النيل هى التى صنعت مصر (٤) .

---

(1) Ibid. p. 276.

(٢) المادة ١٤ من عقد الامتياز ١٨٥٦ .

(٣) عبد الله رشوان ، المركز الدولى لقناة السويس ص ٢٨—٢٩ ، عبدالعزيز الشناوى ، قناة السويس والتيارات السياسية جـ ١ المقدمة ص ( ى ) وراجع (حياد القناة) بالفصل الأول من الباب الرابع .

(٤) احمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية ص ١٢ .

وظلت فرنسا حتى هزائم الحرب السبعينية على استعداد لمقاومة استفحال النفوذ الانجليزى فى مصر بكل وسائلها ، ويذكر « فريسنيه » : « لقد أصبح من الأهمية بمكان وفى كل وقت ، أهمية مصر لفرنسا باعتبارها منطقة هامة من مناطق النفوذ الفرنسى . فمصر هى ملتقى المواصلات بين أوربا وآسيا وأفريقيا ، وأن السيادة التجارية وكذا السيادة العسكرية ظهرت معتمدة على المركز الذى يمكن الحصول عليه فى هذا الاقليم ذى المزايا المذكورة . وأن فرنسا لم يغمض لها جفن يوما واحدا عن أرض الفراعنة منذ حملة بونابرت عليها » [١] ويضيف بأن فرنسا كانت تنظر أحيانا إلى درجة نفوذها فى العالم بالقياس بالدور الذى تلعبه على ضفاف النيل ، وكيف واجهت من قبل التحالف الأوربى لحماية والى مصر [٢] .

ولما شعر ساسة فرنسا بضعف بلادهم وعزلتها على أثر هزائم الحرب السبعينية وجدوا أنفسهم مرغمين على تحسين علاقاتهم بانجلترا ازاء المسألة المصرية . وفى نفس الوقت تسعى بريطانيا لملء هذا الفراغ فى منطقة شرق البحر المتوسط ، نتيجة هزيمة فرنسا . وقد مهد ذلك الجو الظروف لانجلترا لتضع يدها على قناة السويس فيما بعد . ويصف أحد المؤرخين البريطانيين ( تيلور ) هزيمة فرنسا بقوله : «نهاية السيادة الفرنسية» . «The and of French Primacy» [٣] وهكذا بهزيمة فرنسا تحطمت اسطورة الأمة الكبيرة : ( La Grande Nation ) التى تحكم أوربا إلى الأبد وبدأ ميزان القوى فى أوربا يتغير [٤] .

---

(1) Ereycinet, Rouvenirs, Op. Cit p. 215.

(2) Ibid. pp. 215—6.

(3) Taylor, The struggle for mastery in Europe. p. 201.

(4) Ibid. p. 210.

أما فيما يتعلق بنتائج الحرب السبعينية على الروسيا وانجلترا ، فنجد الروسيا وقد تخلصت من قيود معاهدة باريس ( ١٨٥٦ ) بالنسبة للبحر الأسود . وقد شجع بسمارك روسيا على هذا الإجراء لأنه أراد أن يشغل إهتمام وسخط إنجلترا فى إتجاه آخر ، ولمنعها من القيام بعمل مشترك بين إنجلترا والنمسا والروسيا فى جانب فرنسا المهزومة . لذا نجد بسمارك يشجع روسيا - سراً - بأن تعلن الغائها لنصوص معاهدة باريس الخاصة بالبحر الأسود ، والتى كان «بالمرستون» قد مد أجل حرب القرم عاماً للحصول على شروط حياد البحر الأسود (١) .

أما بالنسبة لإنجلترا فإنها كانت أكثر ميلا إلى الإعتقاد بأن النصر البروسى على فرنسا قد حسن من توازن القوى فى أوربا . وكان ساسة انجلترا من قبل يأملوا فى أن تأخذ المانيا مركز النمسا كحليفهم المحايد ، وإبقاء روسيا وفرنسا مقيدتان فى أوربا ، فى الوقت الذى تقوم فيه بريطانيا ببناء رعاتها وامبراطوريتها فيما وراء البحار . ولذلك كان البريطانيون مهتمين بوجود «عصبة محايدين» ليس كتمهيد للتدخل ولكن لمنع تدخل الآخرين (٢) .

كذلك تأثرت كل من مصر وتركيا وقناة السويس بنتائج الحرب السبعينية فنجد أن العلاقات المصرية التركية قد توترت مرة أخرى كنتيجة غير مباشرة لهذه الحرب . ذلك أن الخديوى اسماعيل كان قد سافر إلى الاستانة عندما كانت نذر الحرب الفرنسية البروسية على الأبواب ، وقد أشار البعض على اسماعيل بتأجيل سفره لهذا السبب ربما تزول الجفوة التى أوجدها خلافه الأخير مع السلطان.

---

(1) Trevelyan, G M., British History in the mineteenth century, Pelican Book No. A 715. London 1965, p. 353.

(2) Ibid. p. 213.

لكن اسماعيل أبى وكان يحمل معه الأموال للإستانة ، وربما لأنه كان يتوقع تلك الحرب ويعتقد، كما يعتقد الجميع فى تلك الأيام ، أن النصر مضمون لفرنسا . وعندئذ يتمكن من الاستفادة من النصر الفرنسى إبان وجوده هناك . غير أن الحرب فاجأته بسرعة نشوبها ورجحان كفه روسيا على فرنسا ، فعجل بعودته إلى مصر (١) .

وانزعج اسماعيل من قرار الروسيا بإلغاء حياد البحر الأسود فاعتقد أنه فى حالة نشوب حرب بين روسيا وتركيا سيترتب عليه مشاكل فى الشرق . واعتقد أن أول شىء بالنسبة لإنجلترا فى هـــذه الحالة هو احتلال مصر لتأمين طريق مواصلاتها مع الهند فى حالة انهيار تركيا . لذلك رأى اسماعيل أنه من الضرورى القيام بإجراءات الدفاع فأعطى الأوامر للجيش بالاستعداد وأجاب الخديوى على استفسارات الكولونيل ستانتون — قنصل انجلترا فى مصر — على أسباب التسليح ، بأن الحرب كما تبدو له إذا — نشبت بين تركيا والروسيا فإن الأتراك ليس فى وضع يستطيعوا فيه مقاومة الروسيا وعندئذ سيكون لزاماً على الخديوى مد يد المساعدة للسلطان، وهذه الإستعدادات ليس وراءها غرض آخر غير ذلك. وأكد اسماعيل استانتون أنه أخطر الباب العالى بهذا الأمر (٢) .

وقد نظرت القسطنطينية لتلك الاستعدادات على أساس أن الخديوى ينتظر الفرصة المتاحة لإعلان استقلاله بالبلاد . وقد استفسرت الحكومة الانجليزية من ستانتون عن وجود اتفاق ايجابى بين مصر وروسيا . كذلك أرسل قنصل

---

(١) الياس الأيوبى ، تاريخ اسماعيل ص ٤٥٠ — ٤٥٢ .
(2) Douin, Op. Cit. P. 582.

فرنسا لحكومته عن تردد الخديوى اسماعيل ، وأن رغبته الدفينة هى الانفصال (١) .

وقد أعتقدت الحكومة التركية أن هناك مراسلات بين السفير الروسى فى أثينا H. Sabouroff وزميله فى فينا . وتلك البرقيات تروى بالتفصيل طبيعة الاتصالات التى قام بها قنصل روسيا فى مصر . وبناء على توصيات اجناتيف Ignatieff ( سفير روسيا بالاستانة ) فإن « دى لكس » ( De Lex ) — القنصل الروسى العام فى مصر — سيسعى لتشجيع الخديوى لعقد تحالف مع روسيا عن طريق إقناعه بأن روسيا تسعى إلى تشجيع القوميات الشرقية لنيل استقلالها . ورد الخديوى على هذه العروض بأن الحكومة الروسية يمكنها الإعتماد على موارد مصر . وأوضح القنصل الروسى للخديوى خطورة إعلان عدائه صراحة للباب العالى . وأنه من المستحسن إتباع سياسة تهدئة السلطان . وكان الخديوى اسماعيل قد استدعى ( دى لكس ) فور سماعه انباء الغاء روسيا لحياد البحر الأسود وأبدى له استعداده لإبرام اتفاق عدم اعتداء ( Offensive et defensive ) مع روسيا . ثم أجرى أتفاقاً وقعه رئيس مجلس شورى النواب قبل إرساله إلى سانت بطرسبورج ، وهذه الوثائق — كما ذكر غالى باشا — نشرت فى يوم مشهور تحت اسم « خيانة الخديوى » إلا أن السير هنرى اليوت « الذى اعتاد على مؤامرات الروس فى الشرق عبر عن شكوكه فى صحة تلك الأنباء » (٢) .

---

(1) Ibid. p. 582.

(2) Ibid. pp. 582—3;

وراجع أيضا ـ احمد عبدالرحيم مصطفى ، مصر وتركيا ص ١٦٠ ـ ١٦١ .

Sammarco; Tom. 3. Op. Cit. pp. 211—212.

وسبب آخر من أسباب توتر العلاقات المصرية التركية هو قيام ثورة العسير (١٨٧٠ — ١٨٧١) خلال شهر نوفمبر ١٨٧٠ حيث هدد مركز الأتراك فى اليمن ، واعتقد الباب العالى أن للخديوى يداً فى هذه الثورة . فأرسل السلطان سفناً حربية وحاملات جنود عبرت قناة السويس فى طريقها للبحر الأحمر[١] ، وكانت السفن الحربية التركية ترسو بصفة مستمرة فى غاطس السويس [٢] . وقد أثار ذلك ريبة اسماعيل وشكوكه ، فشرع فى تحصين ميناء السويس وبورسعيد وسواحل جنوب سيناء [٣] . وتكررت شكوى الباب العالى لسفير انجلترا بالاستانة من مسألة أعادة تسليح الجيش المصرى ، وأعادة تحصين البلاد ، وأن الحكومة التركية أبدت رغبتها الشديدة فى أن تقوم بحماية قناة السويس بنفسها ، وذلك عن طريق بناء قلاع تحتلها القوات التركية [٤] . وأرسلت الحكومة التركية نيفوس Nevers للخديوى فى ٢١ أبريل ١٨٧١ للتفاهم معه فى مسألة قيامه بتحصينات فى السويس ، واعطاء تفسيرات لذلك . وكان رد اسماعيل بأن تلك التحصينات هى بناء على توصيات سابقة صادرة من المؤتمر الدولى[٥] . ولكن اسماعيل امتثل لطلبات الباب العالى وبدء يقلل التسليح ويسرح القوات

---

(1) Douin, T. ii, Op. Cit. pp. 583—4; Cf. Sammarco, Op. Cit. p. 212.

(2) Douin, Op. Cit., p. 585; Cf. Sammarco. Op. Cit. p. 212.

(3) Douin, Op. Cit., pp. 585, 6, 8; Cf. Sammarco., Op. Cit. p 212.

أحمد عبد الرحيم ، مصر وتركيا ص ١٦٤ .

(4) Douin, pp. 591.

(5) Sammarco., Op. Cit, p. 213;

وأحمد عبد الرحيم ، مصر وتركيا ص ١٦٤ .

بعد أن أدرك أن مسألة البحر الاسود التى أثارتها الروسيا قد حلت . وأخذ اسماعيل يعدل من سلوكه وقال إن أخبار ثورة العسير قد بولغ فيها (١) .

هذا ويلاحظ أن الدولة العثمانية استفادت من افتتاح قناة السويس فقد قرّبت المسافة بين الاستانة وسواحل البحر الاحمر ، بما ترتب عليه إحكام قبضة العثمانيين نسبياً على الحجاز ، وتوجيه حملة عسكرية تمكنت من استعادة اليمن إلى حظيرة الدولة العثمانية وسيطرت على صنعاء وأقامت حكومة عثمانية بها ١٨٧٢ ، أى غداة فتح قناة السويس بثلاثة أعوام(٢) .

وكان لهزيمة فرنسا أثر على تحول اسماعيل إلى انجلترا وشرع فى التقرب اليها ومن مظاهر هذا التودد سماحه لشركة Greenfield & Elliot الانجليزية بإصلاح ميناء الإسكندرية ، ولولا الحرب السبعينية لعهد إلى شركة فرنسية بهذا العمل (٣) .

أما بالنسبة لنتائج الحرب السبعينية على قناة السويس فنجد أن تلك الهزيمة كان لها تأثير ضار على النفوذ الدولى لشركة قناة السويس . فحكومة الجمهورية فى فرنسا كانت أقل قدرة من حكومة الامبراطور على مساعدة شركة قناة السويس ، لأن هزيمة فرنسا قد حوّلت توازن النفوذ Ballance of influence فى شئون الشرق الأوسط من فرنسا لصالح انجلترا . ويذكر وزير خارجية فرنسا

---

(١) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر وتركيا ص ١٦٢ .

(٢) فاروق أباظه ـ الحكم العثمانى فى اليمن (١٨٧٢ ـ ١٩١٨) رسالة ماجستير من آداب إسكندرية ١٩٦٦ ص ٧٧ ـ ٨٣ .

(٣) احمد الحتة ، تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن ١٩ ص ٢٤٢ ، وراجع أيضا : الياس الأيوبى ـ مصر اسماعيل جـ ١ ص ٤٥٢ ،

Rownatt. M., Founders of Modern Egypt. p. 6.

« رِيموسات » Remusat فى مجلس النواب : « أنه يجب علينا أن نحول دون تحول هذا المشروع الفرنسى الحقيق إلى أيدى أخرى »[1] .

هذا وقد سمحت الحكومة لدى لسبس أن يقوم بدور السفير فوق العادة : « Supplemental ambassador » لدى الباب العالى مما كان مثار احتجاج (سير هنرى اليوت) . وكتب « لورد ليونز » من باريس : « أنه من الأمور المثبطة والمعوقة للأمور أن نصطدم فى كل معاملاتنا مع الحكومة الفرنسية ، بخصوص قناة السويس ، مع دى لسبس وهذا بدوره يؤدى إلى الاصطدام بالحكومة الفرنسية . »[2]

ذلك التأييد الفرنسى الرسمى ، لم يكن سببه فقط أسباب استراتيجية بل كان أيضاً لحماية حقوق المساهمين الفرنسيين المالية . ذلك أن هزيمة فرنسا جعلت مخاوف انجلترا تخبو بالنسبة لإحتمال قيام فرنسا باحتلال مصر كوسيلة لتهديد ممتلكات انجلترا فى الهند[3] .

كذلك كانت كارثة ( ١٨٧٠ ) سبباً فى تغير السياسة والاتجاهات إزاء قناة السويس فخلال حكم الامبراطور كانت الحكومة الفرنسية تهتم بعدم عداء بريطانيا وكانت قادرة على مساعدة ومساندة شركة قناة السويس عند ما كانت تحتاج إلى ذلك ، ولكن فى ظل حكومة الجمهورية كان تأييدها العلنى للشركة غير عملى ، وأحياناً لا يمكن الاستفادة منه جدياً ، وكان ذلك بسبب فقدان فرنسا

---

(1) Marlowe, J., The making of Suez Canal. p 284.

(2) Marlowe, Op. Cit. p. 284.

نقلا عن الوثائق البريطانية F. O.

(3) Ibid.

لوزنها الدولى ونفوذها فى أوربا والشرق الاوسط (١) .

وأما بريطانيا التى طالما عارضت مشروع قناة السويس ، بإعتباره تهديد استعمارى فرنسى لها ، فانها الآن تحاول أن تحول هذا المشروع إلى مصدر قوة امبريالية بريطانيـــة وهو عمل أصبح من السهل الوصول اليه بعد هزيمة فرنسا (٢) .

---

(1) Kinross, Lord, Between two seas. pp. 259—260.

(2) Ibid: p. 260.

# الباب الثانى

## الأزمات المالية والسياسية

### التى واجهت شركة قناة السويس فى سنواتها الاولى

### ( ١٨٧٠ - ١٨٧٦ )

# الفصل الأول

## الأزمـــة الأولى

« مسألة بيع قناة السويس وفكرة تدويلها »

( ١٨٧٠ - ١٨٧٣ )

١ — حالة الشركة المالية بعد الافتتاح وخلال العامين الأولين .

٢ — قرض العشرين مليون فرنك لانقاذ الشركة من الافلاس .

٣ — بروز مسألة تصفية وبيع شركة قناة السويس فى الصحف .

٤ — إقتراح بنقل ملكية الشركة لانجلترا وآخر بتدويلها على غرار نهر الدانوب:

أ - موقف الخديوى اسماعيل .

ب - تقارير قنصل بريطانيا العام فى مصر « ستانتون » .

جـ - موقف وزارة الخارجية والتجارة البريطانية من المسألة .

د - موقف « دانيل لانج » ممثل شركة قناة السويس بلندن » .

هـ - موقف دى لسبس من المسألة .

و - موقف الحكومة التركية .

٥ — تحسن مركز الشركة المالى واختفاء المشكلة .

٦ — تحليل لاتجاهات انجلترا من المسألة .

إن مسألة بيع شركة قناة السويس(١) مرتبطة بالأزمة المالية التي عاشتها شركة قناة السويس إبان الأعوام الثلاثة التالية للافتتاح . فقد كان دى لسبس يعد حملة الاسهم بأرباح كثيرة ، وبأن يترقبوا العائد السريع لأموالهم . فنجده يذكر في إجتماع الجمعية العمومية للمساهمين في عام ١٨٦٨ : « من المؤكد أن حمولات السفن التي دارت حول رأس الرجاء الصالح في ذلك الوقت والتي تقدر بحوالي ١١ مليون طن ستعبر القناة . أي أنه من الممكن في الوقت الحاضر القول بأن الحمولات التي ستعبر القناة عندئذ سيكون متوسطها ٦ مليون طن وتعطي دخلاً سنوياً قدره ٦٠ مليون فرنك »(٢) .

وكان دى لسبس قد كتب من قبل في نهاية عام ١٨٦٧ مكررا بأن الحمولة العابرة للقناة ستكون حوالى ٦ مليون طن تعطي دخلا سنوياً قدره ٦٠ مليون فرنك . فذكر : « وقد أعلنت من قبل عندما دعيت لتكوين الشركة منذ عشر سنوات ، بأن الحمولة ستكون ٣ مليون طن وتعطي دخلا سنويا قدره ٣٠ مليون فرنك . ولكن في العشر سنوات الماضية تطورت حركة الملاحة بين الشرق والغرب وتضاعفت ، ليس فقط بسبب التقدم الطبيعي المتوقع ، ولكن أيضا بسبب فتح أسواق الصين واليابان ، بالإضافة إلى التنظيم الجديد للهند البريطانية . فمسألة أرباح رأس المال المستخدم في مشروع قناة السويس مسألة مؤكدة ، وليس هناك مايدعو

(١) لم تحظ مسألة بيع شركة قناة السويس بالدراسة الكافية ، ومن ثم فان المصادر التي يمكن للباحث أن يعثر عليها لا تتوفر إلا في المراسلات الدبلوماسية المنشورة في مضابط البرلمان البريطاني والتي إعتمدت عليها في هذا الفصل :

Parliamentary papers, Egypt. No. 2 (1876).

(2) Charles—Roux., Op. Cit. T. 2. p. 2.

الشك من جانب أى أحد »(١).

ولكن أوربا المحافظة على وسائل خطوط مواصلاتها الملاحية برهنت على بطئها فى الإستفادة من هذا الممر الملاحى الجديد . وكتب دى لسبس إلى إبنه يقول له : «لن أمل من رؤية الاساطيل تعبر الصحراء، والسفن التجارية الضخمة وهى تستخدم القناة »(٢) .

ولكن أحلام دى لسبس لم تتحقق وتوقعاته لم تصح ؛ فقد عبرت قناة السويس فى السنة الأولى (١٨٧٠) ٤٨٦ سفينة ، بلغ إجمالى حمولاتها ٦٥٤ر٩٩٨ طن، ورسوم المرور ٣٢٧ر٥٩ر١٥٩ر٥ فرنكاً(٣) . بينما بلغت المصروفات خلال هذا العام ٩٧٦ر٨٢٧ر١٣ فرنكاً . منها ستة ملايين فرنك لإصلاح وتحسين قناة السويس والباقى مصاريف إعتيادية . وبلغ عجز هذه السنة فى الإيرادات عن المصروفات حوالى عشرة ملايين فرنك(٤) .

وفى عام ١٨٧١ بلغ إجمالى إيرادات القناة ٧٢٢ر٩٩٣ر٨ فرنكاً(٥) بينما بلغ العجز خلال هذا العام ٠٠٠ر٦٥٠ر٢ فرنكاً(٦) . أى أن مجموع العجز خلال

(1) Ibid.

( ولم يصل الرقم الذى توقعه دى لسبس لحمولة القناة وهو ٦ مليون طن إلا عام ١٨٨٣ ) .

(2) Kinross (Lord), Between two seas. Op. Cit. p. 257.

(3) B. D. No. 163, 2.7.1876. p. 3.

(4) B. D. No. 448, 2. Janv. 1884, p. 632;

وراجع أيضا : طلعت حرب ، قناة السويس ص ٨٩ .

(5) B.D. No. 163; 2 Juill 1876. p. 3.

بلغ عدد السفن العابرة للقناة هذا العام (١٨٧١) ٧٦٥ سفينة إجمالى حمولاتها ٢٠٠ر٤٢٠ر١ طن .

(6) Wilson, Op. Cit. p. 45.

عامى ١٨٧٠ ، ١٨٧١ بلغ حوالى ١٢ مليون فرنك(١) .
وهكذا فإن المشاكل المالية التى واجهت شركة القناة فى هاتين السنتين كانت من أخطر العقبات . وكان حملة الأسهم ينتظرون عائداً لأموالهم المستثمرة فى هذا المشروع العالمى عقب إفتتاح القناة للملاحة . ولكن مصاريف إنشاء القناة فاقت كثيراً المقدر لها . فقد قررت اللجنة العلمية الدولية La Commission Sientifique Internationele تكاليف إنشاء قناة السويس بمبلغ مائتى مليون فرنك (٨ مليون جنيه استرلينى) ، ولكن اللجنة لم تقدر المصاعب والعقبات التى قد تنشأ مثل سحب عمال السخرة والمشاكل الدبلوماسية ، فقد بلغت جملة تكاليف إنشاء القناة ٨٨٨ر٨٠٧ر٤٣٢ فرنكاً أى ما يساوى ٨٠٠ر١٤٥ر١٨ استرلينى ، وهو ضعف ما كان مقدراً لانشاء القناة (٢) . وعلى أية حال فإن هذه اللجنة العلمية استمتعت فى رحلتها لمصر ولم تقدر التكاليف الصحيحة للمشروع (٣) . هـذا وقد حصلت الشركة على ٢٠٠ مليون فرنك من بيع الأسهم ( ١٨٥٨ ) كما حصـل دى لسبس على مبلغ ٨٤ مليون فرنك من الخديوى اسماعيل بناء على تحكيم الامبراطور نابليون الثالث ، بين الخديوى اسماعيل ودى لسبس ( ٦ يوليو ١٨٦٤ ) (٤) ، ثم حصل على ٢٠ مليون فرنـكا أخرى فى اتفاق ( ٢٣ أبريل ١٨٦٩ ) (٥) . وعلى هذا أصبح لدى

---

(1) Hallberg., Op. Cit. foontote. p. 219.

(2) J. Charles—Roux., Op. Cit. T. 2, p. 4.; Cf.
Duff, 100 years of the Suez canal. London 1969. p. 111.

(٣) راجع الشناوى — قناة السويس والتيارات السياسية ص ١٦٤ — ص ١٧٣ .

(٤) واجع نص الاتفاق فى كتاب : عبد العزيز الشناوى وجلال يحيى — وثائق ونصوص التاريخ الحديث والمعاصر ص ٥٩٧ — ٦١٧ .

(٥) عبد الرحمن الرافعى ، عصر اسماعيل — ٢ ص ١٠١ ، عبد العزيز الشناوى وثائق ونصوص التاريخ الحديث والمعاصر ص ٦٣٧ — ٦٤٠ .

الشركة ، ٣٠ مليون فرنكا ، وأصبحت فى حاجة إلى ١٠٠ مليون فرنك أخرى لاستكمال القناة لذلك نجد الشركة تعقد سلسلة من القروض بدأتها بطرح سندات للاكتتاب فى أول أغسطس ( ١٨٦٧ ) قيمة السند ٥٠٠ فرنك بفائدة قدرها ٥ ٪ بترخيص من الجمعية العمومية للمساهمين ، وتستهلك هذه السندات على مدى خمسين عاماً . وقد بيعت بسعر السند ٣٠٠ فرنك ولم يتم بيع سوى ثلث السندات حتى نهاية يونيه ( ١٨٦٨ ) ، وتم سدادها فى عام ١٩١٩ وبلغ عدد السندات ٣٣٣ر٣٣٣ سنداً (١) .

وبلغ رأسمال الشركة فى يناير ١٨٧٠ ( ٢٠ر٨٣٦ر٠٠٠ فرنكا ) فى الوقت الذى طلبت فيه المصروفات خلال هذا العام حوالى ٣٠ مليون فرنك متضمنة متأخرات فوائد الأسهم وفوائد استهلاك الديون وأيضاً مصاريف الإدارة ، وكانت الشركة تأمل فى تغطية العجز — وهو عشرة ملايين فرنك — من دخل القناة (٢) .

ولكن دخل القناة فى عام ١٨٧١/٧٠ إنخفض كثيراً عن المعدلات المتوقعة كما ذكرنا . فملاك السفن الانجليزية لم يقبلوا كلية على استخدام الطريق الملاحى الجديد ، وهم العملاء الرئيسيون لقناة السويس (٣) . لذلك أصبحت شركة قناة السويس عاجزة عن دفع أرباح الأسهم وفوائد السندات وهى ٥ ٪ وواجه الشركة شبح الافلاس والتصفية ، مما أدى إلى إنخفاض سعر السهم من ٥٠٠ فرنك

---

(1) Hallberg., Op. Cit. p. 218;

وراجع أيضا : مصطفى الحفناوى — قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ج ٤ ص ٤٦٣—٤٦٤ .

(2) Voisin, Op. Cit. T. 2. pp. 1—2., Hellberg, p. 218.

(3) Ibid.

إلى ٢٧٢ فرنك فى عام ١٨٧٠ ، وإلى ٢٠٨ فرنك فى السنوات التالية (١) .

وعجزت الشركة عن دفع ( كوبونات ) يوليو وأكتوبر إنتظاراً لتحسن المركز المالى للشركة (٢) . ولمواجهة هذا العجز المالى اقترح دى لسبس فى اجتماع الجمعية العمومية لحملة الأسهم ، فى جلسة ٢٠ يوليو ١٨٧١ ، طرح قرض مالى بمبلغ ٢٠ مليون فرنك ، من أجل سد العجز لفائدة الأسهم المضمونة فى عقد التأسيس ، وكذلك سداد فوائد قرض عام ١٨٦٧ ، السالف ذكره . وقد قسم القرض الجديد ومدته ٣٠ عاماً إلى ٢٠٠ ألف سند بسعر السند ١٢٥ فرنك وبفائدة قدرها ٨ ٪ وتستهلك السندات بطريق السحب بالقرعة ، ابتداء من ١٨٧١ ، وافتتح الاكتتاب من ٩ — ١٨ سبتمبر ١٨٧١ . وقد فشلت الدعوة للاكتتاب فشلا ذريعاً ، ولم توزع الشركة إلا ربع السندات ( ٥٠ ألف ) . وتأميناً لهذا القرض فقد حصل دى لسبس من الخديوى على موافقته بفرض رسم إضافى لرسوم المرور قدره فرنكا واحداً على كل طن ، وبصفة مؤقتة على أن يلغى هذا الرسم عند استهلاك القرض . وبذلك يصبح رسم الطن ١١ فرنكا بدلا من عشرة فرنكات (٣) .

ولم يحصل من الاكتتاب سوى خمسة ملايين فرنك ، ولم يكن هذا المبلغ كافياً ، فانهالت الحجوزات من جانب الدائنين Creanciers على الشركة وخلال بضعة أشهر أصبحت مسألة تصفية شركة قناة السويس على وشك الحدوث ، فلم تكن ايرادات القناة بكافية لسد العجز (٤) .

---

(1) Hallberg. Op. Cit. p. 219.

(2) Vision, Op. Cit. p. 3; Cf. Hallberg. p. 219.

(3) Charles—Roux. Op. Cit. T. 2. p 5. Hallberg p. 219.

(4) Voisin, Op. Cit. p. 10; Cf. Charles Roux., Op. Cit. p. 5.

وعندما لم تتمكن الشركة من تحصيل سوى خمسة ملايين فرنك من القرض المطلوب خلال فترة الاكتتاب ( تسعة أيام ) لجأت إلى مد فترة البيع حتى أول فبراير ١٨٧٢ حيث تم بيع ( ١٢٠ ألف سند ) خلال تلك الفترة (١) .

لهذا نجد دى لسبس يذكر فى الجمعية العمومية للمساهمين (١٨٧٢) : « عند إفتتاح قناة السويس للملاحة لم نكن أغنياء ، وتلافياً للعجز طلبنا قرضاً بعشرين مليون فرنك بفائدة كبيرة ١٠./٠ ، منها ٨ ./٠ فوائد ، ٢ ./٠ إستهلاك القرض ولكن هل تعرفون ما هى النتيجة ؟ لقد حصلنا فقط على خمسة ملايين فرنك وتبقى خمسة عشر مليوناً . وتسلمنا إخطارات بالحجز على الشركة أمام المحكمة التجارية (Tribunal de conmerce) وكلما كسبنا وقتاً كان فى وسعنا حل مشاكلنا ، وقد نبعت المشكلة الرئيسية من سوء تقدير رأسمال التأسيس، فكان لا بد أن يكون خمسمائة مليون فرنكاً بدلا من مائتى مليون فرنك . ومن هنا جاءت المشكلة » (٢) .

وكان أحد كبار مساهمى الشركة ويدعى : Jules Le Baudy قد أنقذها من الإفلاس فاشترى بعد ذلك بمفرده ٧٠ ألف سند ، ودفع مبلغ ٧ مليون فرنك (٣) . واحتفظت الشركة بالثمانين ألف سند المتبقية وقد بارت فى يدها فألغتها عام ١٨٧٩ حينما قررت عقد قرض جديد بفائدة ٣ ./٠ . وتم أستهلاك سندات هذا القرض الثانى عام ١٩٠١ (٤) .

---

(1) Hallberg. Op. Cit p. 220.

(2) Charles - Roux, Op. Cit. T. 2. pp 5 - 6.

(3) Courau, Robert., Ferdinand De Lesseps. Paris. 1932. pp. 114 - 115.

(4) Voisin, Op. Cit., p. 13., Cf, Hallberg, p. 219.

على أى حال أدت كل تلك الأحداث إلى زعزعة الثقة بمركز شركة قناة السويس المالى وترتب عليه إنخفاض أسعار الأسهم ، كما ذكرنا ، وفقد المساهمون الثقة فى مستقبل الشركة . بل إن الصحف الفرنسية نفسها ذكرت صراحة مسألة إحتمال تصفيتها (١) .

كما يذكر بعض الكتاب أنه قد صدرت كتب فى هذه الفترة تتنبأ بخراب قناة السويس ، وكان عنوان بعضها « إحتضار السويس » The Agony of Suez. وضاعف من هذا الإحساس حصار باريس بجيوش بسمارك (٢) .

كما أوردت جريدة شركة السويس ، أن بعض الصحف أخذت فى مهاجمة مشروع قناة السويس ، مثل صحيفة : « Le Moniteur de la Banque et de la Bourse » فذكرت : « أن قناة السويس التى تكلفت حوالى ٢٠ مليون جنيه استرلينى فى حاجة إلى ٢٥٠ ألف أو ٣٠٠ ألف جنيه استرلينى لكى تصبح فى حالة جيدة وصالحة للملاحة . ووصفت قناة السويس بأنها ضيقة جداً بحيث لا تستطيع السفن الضخمة ذات الغاطس الكبير عبورها وأن رجال المال البريطانيين ينتظرون فشل مشروع قناة السويس لكى يتدخلوا فى المسألة عندما تطرح مسألة تصفية القناة . كذلك يحتمل انهيار حاجز الأمواج الواهى فى بورسعيد » (٣) .

وعلاوة على هذه المشاكل المالية التى واجهت الشركة ، فهناك مشاكل أخرى سياسية تمثلت فى الحرب الفرنسية البروسية ( ١٨٧٠/١٨٧١ ) وانهيار نفوذ الشركة . فقد حدث عند اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، وبعد حصار باريس

---

(1) Kinross (Lord); Op. Cit. p. 257.

(2) Courau., R., Op. Cit. p. 114; Cf. Duff., Op. Cit. p. 111.

(3) Bulletin Décadaire No. 14., 12. Mai. 1872.

مباشرة أن قامت مجموعة غاضبة من حملة الأسهم بصخب عاصف ضد المديرين مطالبين بحقهم فى اختيار مديريهم ، وتسلق أحدهم المنصة التى يقف عليها دى لسبس للاعتداء عليه ، ولم ينقذه من ذلك سوى زميله « دانيل لانج » Daniel Lang ( ممثل شركة القناة فى لندن ) (١) .

كما اتهم مساهمو القناة دى لسبس بأنه خائن ويريد بيع القناة للانجليز : « Wishing to Sell the Canal to the English » (٢) وعندما تأكد دى لسبس أنه لن يكون فى مأمن ، إنتهز دانيل لانج الفرصة ونصح دى لسبس بنقل إدارة الشركة إلى لندن (٣) .

وهنا بدأت تظهر فى الأفق مسألة بيع شركة قناة السويس بشكل جدى . وسارع دى لسبس فأنكر أنه هو الذى عرض مسألة بيع القناة ودافع عنه كذلك «فوزان بك»(٤) فيذكر فى كتابه قناة السويس تحت عنوان : «اشاعات كاذبة عن بيع قناة السويس» . « إن جريدة قناة السويس التى توقفت عن الصدور منذ ١٥ سبتمبر ١٨٧٠ عادت للظهور (٥) لتكذيب الإشاعات التى أوردتها الصحافة الباريسية والتى كانت سبباً فى أزعاج حملة الاسهم . فلقد نشرت إحدى الصحف وتناقلته صحف أخرى ،

---

(1) Wilson, Op Cit. p. 45; Cf. Duff, Op. Cit. 113.

(2) Fitzgerald, Percy, The Great Canal at Suez Vol. 2. p. 139.

(3) Wilson, Op. Cit. p. 45.

(٤) فوزان بك كان يشغل وظيفة مدير الأشغال بشركة قناة السويس ، وله مؤلف عن قناة السويس بالفرنسية من ٦ مجلدات .

Voisin Bey, Le Canal de Suez. Tome. 2, Paris 1902 p. 4.

(٥) توقفت جريدة قناة السويس عن الصدور منذ ١٥ سبتمبر ١٨٧٠ إلى ١٨٧١ ثم أعيد تجديد اتصالها بالخارج بسبب الحرب الفرنسية الألمانية . وعادت للظهور من جديد فى عام ١٨٧٢ باسم « جريدة قناة السويس » ثلث شهرية : Bulletin Décadaire

أنه فى ٢٩ ديسمبر ١٨٧٠ ، كان دى لسبس موجوداً فى لندن حيث تفاوض فى مسألة نقل ملكية قناة السويس إلى يد شركة انجليزية . ولقد كان لهذا الخبر وقعة السيء على مركز كل من الشركة ورئيس مجلس إدارتها . وفى نفس يوم النشر أرسل دى لسبس إلى رئيس تحرير الجريدة التى أوردت النبأ لتكذيبه مؤكدا أنه لم يغادر باريس منذ شهر أغسطس ، وأكد أنه لم يحدث قط فى أى وقت أنه قام بمفاوضات لبيع القناة . وعاد هذا الموضوع الخاص بمسألة بيع القناة إلى الظهور من جديد فى الصحافة وبين بعض الناس فى نهاية عام ١٨٧١ (١) . وسارع دى لسبس إلى نشر خطاب موجه إلى مراسلى الشركة فى جريدة قناة السويس ذكر فيه أن مسألة بيع قناة السويس قد أثارت مؤخرا كثيرا من التساؤلات سواء من جانب المساهمين أو الأصدقاء ، وأنه من السهل الاجابة على تلك التساؤلات بأن ينشر نسخة من المذكرة المسلمة إلى وزارة الخارجية الإيطالية فى ٧ نوفمبر ١٨٧٠ والتى نصها : « لقد أرسلت إلى خديوى مصر مشروع مذكرة بخصوص موضوع بيع شركة قناة السويس وهى المسألة التى سبق أن تعرض لها البرلمان الإيطالى فى أحدى جلساته عندما قدم أحد النواب فى البرلمان الإيطالى استجواباً للحكومة الإيطالية عما إذا كان من مصلحة التجارة والملاحة العالمية تقديم إقتراح للدول البحرية المختلفة للاتفاق فيما بينها على شراء قناة السويس لتأمين الشركة وإن شركة قناة السويس العالمية صاحبة الامتياز لم تقم من جانبها بأى إجراء لبيع القناة . إلا أنه كان وارداً لمصلحة التجارة الدولية ولمصلحة المساهمين بالشركة دراسة المقترحات التى تقدمت بها الدول التى يهمها الأمر وفى حالة اتفاقهم سنقوم الحكومة الإيطالية بأخذ زمام المبادرة ، وأن الخديوى لم يستطع الرد على هذه المسألة الهامة دون أخذ رأى الصدر الأعظم قبل كل شيء

(1) Voisin, T. ii Op. Cit. p. 4

وستدرس الحكومة الإيطالية المسألة عند بدء جلساتها » ( توقيع فرديناند دى لسبس )⁽¹⁾ .

ويؤكد دى لسبس بأنه لو كان هناك شىء من هذا القبيل لكان قد عرضه على أعضاء الجمعية العمومية حملة الأسهم لأنهم مالكو القناة وهم المعنيون بالأمر والذين لهم الحق فى التصرف . كذلك أرسل منشوراً فى ٢٠ أبريل ١٨٧٢ لمراسلى الشركة مؤكداً من جديد بعدم قيام الشركة بتقديم أى عرض لأحد . وأنه فى حالة تقديم الدول لعروض مناسبة يوافق عليها ، فإن الأمر عندئذ سيخص حملة الأسهم أصحاب الحق فى تقرير ذلك فى اجتماعهم العام⁽²⁾ .

ولعل نظرة تحليلية نلقيها على المراسلات الدبلوماسية التى تناولت هذا الموضوع تكشف لنا بصورة أدق عن الملابسات التى اكتنفته وأحاطت به . وتظهر لنا أولى خيوط تلك المشكلة عندما تقابل ستانتون ( قنصل بريطانيا العام فى مصر ) مع الخديوى اسماعيل الذى ذكر له — فى معرض حديثه معه — المشاكل المالية التى تتعرض لها شركة قناة السويس وصعوبة وفائها بالتزاماتها . وأبدى اسماعيل ملاحظاته بالنسبة لهذه المشكلة بأن الطريقة الوحيدة لضمان استمرار قيام القناة بخدماتها للملاحة العالمية هو قيام شركة انجليزية بملكية القناة ثم أضاف الخديوى ، بأن انجلترا بلا شك هى الدولة الوحيدة صاحبة المصلحة فى بقاء القناة مفتوحة للملاحة . وحاول ( ستانتون ) أن يعرف وجهات نظر الخديوى بالنسبة لمستقبل القناة ، فأبدى له الخديوى ترحيبه لرؤية القناة وقد امتلكتها شركة بريطانية ، كما أبدى استعداده لتسهيل عملية نقل ملكيتها لإنجلترا فى

---

(1) Bulletin Décadaire No. 1:, 1.1.1872. Cf. De Lesseps to Lyons. 5.10.1871. Parl. Pap. (1876) No. 27.

(2) Voisin, T. ii Op. Cit. p. 5.

حالة تكوين تلك الشركة . فسارع ستانتون إلى إخطار جرانفيل — وزير خارجية بريطانيا — موضحاً له أهمية هذه الفرصة المواتية لملكية القناة لضمان تأمين مواصلاتهم مع الهند . بالإضافة إلى أن هذا العمل ستكون له مزايا سياسية لحكومة جلالة الملكة (١) .

وهذا كلام خطير جداً أن يوافق الخديوى اسماعيل على فكرة بيع قناة السويس ؛ فقد يكون الخديوى اسماعيل لا يجيد اللغة الفرنسية فأخطأ التعبير أو أن القنصل البريطانى الذى نقل هذا الحديث إلى لندن كاذب أو أن اسماعيل بلغ به السفه حداً يفكر هذا التفكير .

وقامت وزارة الخارجية البريطانية بدورها فور تلقيها رسالة ( ستانتون ) بإرسال صورة منها إلى كل من وزارة البحرية ووزارة التجارة وكذا وزارة الهند ( India Office ) لأخذ رأيهم فى مسألة بيع شركة القناة (٢) . وقد أهتمت وزارة الخارجية البريطانية بمعرفة تفاصيل هذا الموضوع فطلب جرانفيل من ستانتون مدّه بالمعلومات الآتية عن القناة :

١ - بيان بتجارة القناة شهراً بشهر منذ افتتاحها للملاحة مع ذكر جنسيته وحمولة سفن كل دولة على حدة .

٢ — دخل القناة عن الفترة المذكورة ( خلال عام ١٨٧٠ ) .

---

(1) Colonel Stanton to Earl of Granville, Cairo 30. 12. 1870. Par. p. Egypt No. 2 (1876). No. 1

(2) Hammond to the secretary to the Admirality, Par. P. Op. Cit. No. 2, 9.1.1871.

عمل ( هاموند ) وكيلا لوزارة الخارجية البريطانية — وتدرج فى مناصب الوزارة وعمل مديرا للقسم الشرق بوزارة الخارجية ( ١٨٠٢ — ١٨٩٠ ) أنظر :

D. N. B. p. 1125.

٣ — رسوم المرور الحالية .

٤ — مصاريف التشغيل ( Working expenditure ) الخاصة بالقناة منذ افتتاحها ، كل شهر على حدة ، مع فصلها عن مصروفات رأس المال .

٥ — قيمة رأس المال المطلوب لاتمام أعمال القناة .

٦ — قيمة مصاريف التشغيل عند إتمام القناة .

٧ — إجمالى رأس المال السابق أنفاقه ، مع التفرقة بين رأسمال الأسهم والقروض .

٨ — قيمة الفوائد السنوية للقروض (١) .

وفى الحقيقة نرى فى هذه التساؤلات بالنسبة لإنجلترا روح التاجر المدقق الذى يخطو بحساب .

هذا وسارعت وزارة الخارجية البريطانية بدراسة الموضوع من كافة جوانبه فطلبت من وزارة التجارة ووزارة البحرية إبداء رأيهما فى مسألة بيع قناة السويس . فرد وزير التجارة البريطانية « فارر » Farrer على ( لورد هاموند ) Hemnond — وكيل وزارة الخارجية البريطانية — بقوله أنه قبل أن تكوّن حكومة جلالة الملكة رأيها فى هذا الموضوع ، فإن هناك بعض النقاط فى حاجة إلى مزيد من التفاصيل مثل : حالة القناة الطبيعية ( Physical ) حالياً ، واحتمالات حركة الملاحة بها مستقبلا ، ومدى استخدامها للتجارة البريطانية ، بالإضافة إلى مستقبل القناة المالى . وأكد أنه بالنسبة لحالة القناة الطبيعية ، فإن تقرير « الأدميرال ريتشارد » Richard — وهو من خبراء البحرية البريطانية — قد أفاد بأن عمق القناة حالياً يسمح بمرور بعض السفن ،

(1) Granville to Stanton, F. O., 19. 1 1871. Parl p. Op. Cit. No. 4.

وعند اتمام تعميقها ستسمح بمرور كل أحجام السفن . وأن مستقبل القناة هام كطريق ملاحى . ولا شك أن القناة شريان حيوى بالنسبة لانجلترا أكثر من الدول الأخرى . أما بالنسبة لمستقبل القناة المالى ، فإنه مازالت هناك صعوبات كبيرة للحصول على معلومات دقيقة . وبناء على الظروف المذكورة سابقاً يقرر وزير التجارة البريطانية « فارر » أنه يمكن الخروج بالنتائج الآتية :

١ — أنه بعد الانتهاء من عمليات تحسين قناة السويس ستصبح صالحة لملاحة السفن الكبيرة .

٢ — التجارة البريطانية تمثل النسبة العظمى فى الحمولات العابرة للقناة وسيزداد حجمها إضطراداً .

٣ — أهمية القناة لبريطانيا خاصة والعالم عامة يحتم استمرار بقائها مفتوحة للملاحة بطريقة أو بأخرى .

٤ — أن إبقاء إدارة القناة فى يد شركة مفلسة وعاجزة عن الدفع سيجعل الأمل ضعيفاً فى بقائها مفتوحة الملاحة ، وإدارتها إدارة حسنة (١) .

وأضاف وزير التجارة البريطانية فى تقريره لوزارة الخارجية البريطانية :

« أما بالنسبة لموضوع الاقتراح الخاص بقيام شركة تجارية بريطانية بملكية قناة السويس فإنه لا يمكن البت فى هذا الموضوع دون معرفة ودراسة دقيقة لدخل القناة وحالتها المالية والطبيعية ذلك أنه من المستحيل التنبؤ بنتيجة الإقدام على مثل هذا العمل دون تلك الدراسة » (٢) .

ثم يعبر Farrer عن وجهة نظره بالنسبة للجانب السياسى للمسألة ، فى

---

(1) Farrer to Hammond, Board of Trade 26. 1. 1871. Par. p. Op. Cit. No. 6.

(2) Ibid.

تقريره بقوله : « إنه من المفضل أن تكون القناة فى أيدى انجليزية ، بدلاً من الفرنسية أو أخرى أجنبية . ذلك لأن فى مقدور انجلترا التقدم برأس المال ، بالإضافة إلى أن لها مصلحة عظيمة فى قناة السويس . ومن جهة أخرى فقد تنشأ عقبة من جراء هذه الخطوة ، وهى العلاقة بين تلك الشركة والحكومة البريطانية وبين تلك الشركة والحكومة المصرية ، وبينها وبين الدول البحرية المستخدمة لقناة السويس . كل ذلك مفعم بالمشاكل والحساسيات وقد يؤدى فى آخر الأمر إلى مشاكل دولية خطيرة . وأن الشركة الحالية تهتم فقط بالحصول على أكبر قدر ممكن من الأرباح للمساهمين . أما بالنسبة لبريطانيا والدول الأخرى ، فإن مصلحتها هو الحصول على مزايا القناة بأقل التكاليف . وبهذه الإحتمالات فى وجهات النظر ، يجب التقرير بأنه توجد إعتراضات لها قيمتها إزاء تشجيع عملية نقل ملكية القناة لشركة بريطانية . ومثال على ذلك تلك المصاعب التى واجهتها فى الفنارات التركية ورسومها ، وشركات الغاز والمياه والتلغرافات التى اشترتها الحكومة . وعلى ذلك فإن نفس الشىء سوف يحدث للقناة . فإذا اشترتها شركة بريطانية فإن الحكومة البريطانية ستجد نفسها آخر الأمر وقد وضعت يدها عليها .

وهكذا فإن وزارة التجارة البريطانية ، تجد أن هذه المسألة ذات طابع خاص وتكتنفها الصعوبات المختلفة (١) » .

وضربت وزارة التجارة البريطانية مثلا — لجرانفيل — بمشكلة يعرفها تماماً وهى مشكلة « نهر الدانوب » حيث توجد ملاحة طبيعية ولكنها تحتاج فقط لبعض التحسينات البسيطة ليصبح الممر الملاحى لنهر الدانوب مجالاً للتجارة الكبيرة فيما بين الدول الأوربية . وكانت الحكومة المركزية عاجزة عن القيام

(1) Ibid.

بمثل تلك التحسينات . وكانت المنافسات والاحقاد فيما بين الدول المختلفة عقبة فى سبيل صيانة وتحسين الممر الملاحى لنهر الدانوب . ولم تحل تلك المشكلة إلا عن طريق « المؤتمر الأوربى » European Council المكون من دول مختلفة والذى واصل نشاطه بنجاح . ويرجع نجاحه أساساً إلى نشاط المندوبين البريطانيين . وترتب على ذلك نشاط التجارة فى نهر الدانوب . وكانت ثلثى تلك التجارة بريطانية . ونقلت السفن البريطانية ثلث تجارة الدانوب (١) .

ويجدر بنا هنا أن نشير إلى نقطة هامة ، وهى محاولة انجلترا قياس المركز الدولى لنهر الدانوب بمركز قناة السويس فى أكثر من مناسبة . فنجد عند قيام مشكلة رسوم المرور (٢) أقتبست بعض نظم القياس فى نهر الدانوب لتطبيقها على قناة السويس . فوزارة التجارة البريطانية تربط بين قناة السويس ونهر الدانوب ، وتحاول القياس بينهما لتحقيق اغراضها . فتقوم باستعراض ما تم بالنسبة لنهر الدانوب لتطبيقه على قناة السويس . وذلك مع الفارق بالنسبة للممرين المائيين . فنهر الدانوب مجرى مائى دولى فهو يخترق اقاليم عدة دول ، فيتحتم على كل دولة أن تباشر سلطانها داخل حدودها بشكل لا يضر بمصالح غيرها ممن يخترق النهر أراضيهم . وقناة السويس ، كما نعلم مجرى مائى يمر بأرض دولة واحدة هى مصر وتتصل بمياه اقليمية فى الشمال والجنوب . فقناة السويس قناة مصرية ذات أهمية عالمية بعكس نهر الدانوب .

وهكذا بعد أن شار وزير التجارة البريطانية الى لجنة الدانوب الدولية ، والتى تشكل انجلترا عضـــواً فيها ، فإنه فضَّل اتباع نظام مماثل بالنسبة لقناة

---

(1) Ibid.

(٢) راجع مشكلة رسوم المرور .

السويس ، خشية الإنفراد بالقناة وما يسببه ذلك من مشاكل لإنجلترا . وفى حالة قيام لجنة دولية ، مشابهة للجنة الدانوب فإنه من المحتمل إدارة القناة بكفاءة وتجنب الأطماع والمشاكل الدولية . ويمكن تحييد التجارة المارة بالقناة وعندئذ سيصبح للمندوب البريطانى — كما هو الحال فى لجنة الدانوب — الصوت الرئيسى فى المجلس . وبعد ذلك يتساءل وزير التجارة البريطانية فى تقريره المقدم لوزارة الخارجية : « عن ماهية سلطات واختصاصات هذا المؤتمر ، والمساعدات المالية التى يحتاجها . ويعترف بأنها أمور لم تنل حظها من الدراسة الوافية بعد . وأنه فى حالة قبول تلك المقترحات من جلالة الملكة فإن هذه الاعتبارات ستكون مجالا للبحث عندما ترد المعلومات السابق الاستفسار عنها من قنصل إنجلترا فى مصر(١) » .

وفعلا طلبت وزارة الخارجية البريطانية ، من الكولونيل ستانتون موافاتها — بناء على طلب وزارة التجارة — بالمعلومات الخاصة بقناة السويس والسابق طلبها فى يناير ١٨٧١(٢) . كذلك اهتمت وزارة الخارجية بإخطار وزارة الحربية البريطانية بتفاصيل مسألة بيع قناة السويس . فأرسلت إليها بنسخ تقارير وزارة التجارة وقنصل بريطانيا فى مصر ، لتكون هذه المعلومات أمام مجلس لوردات البحرية(٣) .

ورد ستانتون على طلب وزارة الخارجية ، فأرسل إحصائية بالحركة الملاحية عبر قناة السويس من أول يناير ١٨٧٠ حتى آخر هذا العام ، استقاها من نشرة

---

(1) Farrer to Hammond; Board of Trade., 26. 1. 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 6.

(2) Viscount Enfield ( بوزارة الخارجية ) to Stanton., F. O., 27. 1. 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 7.

(3) Hammond to the secretary to the Admirality, F. O., 8. 2. 1871, No. 8.

شركة قناة السويس الشهرية ، ومن مصادر ثقة خاصة - لم يحددها - وأكد ستانتون ثقته فى الاعتماد على هذه البيانات . وبالنسبة لدخل القناة فقد ذكر أنه غير متأكد من صحة ودقة ايرادات القناة . ويمكن فقط التحقق منها بالإطلاع على سجلات الشركة . ويضيف ستانتون ، أنه بتحليل الاحصائيات المرفقة برده على الوزارة يظهر أن حمولة السفن البريطانية خلال هذه الفــترة تمثل نسبة ٧٣ر٦٤ ٪ من إجمالى حمولة السفن العابرة لقناة السويس . هذا بالإضافة الى أنه يجب التنويه بأن هذه النسبة قد تأثرت بظروف عبور السفن التركية والنمساوية للقناة خلال شهرى ديسمبر ١٨٧٠ ويناير ١٨٧١ لنقل الجنود الاتراك الى اليمن(١) . وبالتالى فإنه من الصعب النظر الى هذه الاحصائيـة بالنسبة للحمولة البريطانيـة المارة بالقناة . وجاء بتقرير ستانتون ، أن رسوم المرور هى عشرة فرنكات (٨ شلنات) عن الطن الواحد من الحمولة المسجلة لكل سفينة فيما عدا السفن التى تحمل الفحم للسويس وتعود فارغة فلا يحصل عنها رسوم مرور فى رحلة العودة من السويس لبورسعيد . كما يحصل رسم عشرة فرنكات لكل راكب بالغ . كذلك يحصل رسوم ارشاد عن كل سفينة تزيد حمولتها عن مائة طن ، ويقدر رسم الارشاد تبعاً لغاطس كل سفينة(٢) .

---

(١) وذلك خلال ثورة العسير ، السابق الإشارة اليها فى الفصل الثالث .

(٢) السفينة التى غاطسها أقل من ٣ أمتار تدفع ٥ فرنكات عن كل ديسمتر غاطس .
السفينة التى غاطسها من ٣ أمتار الى ٥ر٤ متر تدفع ١٠ فرنكات عن كل ديسمتر غاطس .
السفينة التى غاطسها من ٥ر٤ متر الى ٦ أمتار تدفع ١٥ فرنك عن كل ديسمتر غاطس .
السفينة التى غاطسها من ٦ متر الى ٥ر٧ متر تدفع ٢٩ فرنك عن كل ديسمتر غاطس . راجع :
Stanton to Granville, Cairo, 9,3.1871, Parl. p. Op. Cit. No. 9.

كذلك تدفع كل سفينة رسوم قطر(١) ٢ فرنك عن كل طن سواء كانت السفينة تجارية أم شراعية. ثم اعتذر ستانتون عن عدم تمكنه من إعطاء جرانفيل معلومات دقيقة بالنسبة لمصاريف التشغيل : « Working Expenditure » وأن هذه المصاريف كما جاءت فى التقارير المالية ، بما فيها عمليات التطهير لتعميق القناة وتوسيعها عند بعض المنحنيات قد وصلت الى ٣٠٠٠٠٠ر٠٠٠ فرنك ، أى بواقع ١٢٠٠٠ر٠٠٠ فرنك شهرياً . وأنه ليس فى مقدوره إعطاء قيمة تكاليف إتمام التحسينات . أما بالنسبة لقيمة رأس المال المنصرف على القناة فيقدره بحوالى ٤٢٧ر٠٠٠ر٠٠٠ فرنك أى ما يساوى ١٧ر٠٨٠ر٠٠٠ جنيه استرلينى .

ويضيف ستانتون فى تقريره أن مركز الشركة المالى حرج ولا تستطيع الوفاء بالتزاماتها تجاه مصروفاتها ومساهميها ، ومعرضة فى أى وقت لإعلان أفلاسها وعجزها عن الدفع . وفى هذه الحالة سيكون حملة الإسهم وكلاء الشركة هم الضحية . ويضيف ستانتون بأنه قد بذل قصارى جهده ليمدهم بالمعلومات السابق طلبها منه دون أن يدخل فى مسألة الأهمية السياسية المتعلقة بتدعيم شركة قناة السويس ، أو الخسارة الفادحة التى ستحيق بالتجارة البريطانية فى حالة إعاقة القناة ، فى الوقت الذى تكون فيه تجارة بريطانيا قد إزدادت ووصلت إلى مداها عبر هذا الطريق البحرى(٢) .

وأرسلت وزارة الخارجية البريطانية بدورها تقرير ستانتون المفصل إلى وزارة التجارة البريطانية(٣) . ثم عاد ستانتون يؤكد لجرانفيل صحة المعلومات

---

(١) رسوم تدفع نظير قيام قاطرات شركة قناة السويس بمساعدة السفن فى الميناء أو فى داخل القناة .

(2) Stanton to Granville, Cairo. 9. 3. 1871 Parl. p. Op. Cit. No. 9.

(3) Granville to Board of Trade., F. O., 21. 3. 1871. Parl. P. Op. Cit. No. 10.

التى أرسلها اليه بعد أن تأكد منها شخصياً، فيما عدا المصروفات فهو غير متأكد منها ولا يمكن الإعتماد عليها . فصاريف التشغيل مثلا منذ إفتتاح القناة لا يمكن معرفتها إلا بالإطلاع على سجلات الشركة بعناية ، وأنه من الصعب حل هذه المسألة(١) .

وقامت وزارة التجارة البريطانية ، فور تلقيها بيانات ستانتون ، بدراستها وذكرت أنها تتوقع أن تقوم شركة قناة السويس بدفع مصاريف التشغيل فقط. ولكنها لن تدفع شيئاً للمساهمين ، وتدفع نسبة بسيطة فقط من ديونها لدائنيها. ذلك لأنه يتضح من تقرير ستانتون أن شركة قناة السويس على وشك الإفلاس. وأبدت وزارة التجارة وجهة نظرها بأن مسألة التغيير فى إدارة القناة شىء مرغوب فيه . وفى نفس الوقت يجب التنويه بأن مصلحة التجارة البريطانية وأصحاب السفن مرتبطة بشدة بحسن وكفاءة إدارة قناة السويس . كما أكدت وزارة التجارة بأن هذه المعلومات الإضافية عن قناة السويس التى وردت اليها جديرة بأن تحظى وتثير إهتمام حكومة جلالة الملكة لدراسة الموضوعات التى أثارتها الوزارة فى خطابها المؤرخ فى ٢٦ يناير . وإذا تمت تلك الخطوة فمن المرغوب فيه تشكيل لجنة من أفراد متخصصين لهم خبرة ، وقادرين على الحكم لإعادة دراسة المسألة ثانية وكتابة تقرير عن حالة القناة . ويجب أن يتضمن هذا التقرير حالة القناة المالية والسياسية(٢) .

ويرى الباحث من ذلك تردد وزارة التجارة البريطانية ، وكذلك وزارة

---

(1) Stanton to Granville, Cairo. 15. 3. 1871. Parl. p. Op. Cit No. 11.

(2) Farrer to Hammond., Board of Trade, 29. 3. 1871. Parl. p. Op. Cit. No. 12.

الخارجية فى البت فى هذا الموضوع الخطير . ويجب التنويه هنا أن موقف حكومة جلاد ستون إتسم بالتردد فى هذه المسألة . بعكس موقف حكومة المحافظين — التالية — على يد دزرائيلى وذلك فى عام ١٨٧٥ عندما وجد الفرصة سانحة لشراء أسهم قناة السويس، فسارع فى مدة بسيطة (فى أيام معدودة) بالبت فى الموضوع وإتخذ إجراءات حاسمة متخطياً العقبات والإجراءات القانونية إلى أن تمت له الصفقة .

هذا وبعد أشهر قليلة من رسالة ستانتون الأولى لوزارة الخارجية ، نجد نفس الإقتراح الخاص بتشجيع بريطانيا ملكية قناة السويس يرد وبشكل أكثر إيجابية إلى جرانفيل من معسكر دى لسبس نفسه (Within De Lesseps own Camp) على يد « دانيل لانج »[١] — ممثل شركة قناة السويس فى لندن —[٢] فيذكر دانيل لانج — لوزير خارجية بريطانيا : « أنه قد ظهرت أخيراً تساؤلات وإستفسارات فى إنجلترا على جانب كبير من الأهمية فيما يتعلق بمستقبل قناة السويس . وهل ستظل فى حوزة إدارة فرنسية أم توضع تحت إدارة بريطانية . وأن موضوعاً كهذا على جانب كبير من الأهمية والحيوية لإنجلترا ليدفعنى إلى أن أرسل اليكم بالمعلومات الآتية » :

« تمت خلال الفترة الأخيرة إتمام التحسينات الخاصة بقناة السويس . فالمنحنيات

---

(١) دانيل لانج العضو الانجليزى فى قناة السويس وممثل الشركة فى لندن والذى كان التابع الأمين لدى لسيس ولازمة إبان وجوده فى لندن عام ١٨٥٧ للدعاية لمشروعه وكان لانج يقوم بدور المترجم لكل خطب دى لسيس وهو الذى انقذه من الاعتداء عليه فى احدى جلسات الجمعية العمومية للمساهمين « كما سبق ذكره — راجع :

Kinross (Lord), Op. Cit. p. 261.

(2) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 261.

تم إجراء التحسينات المطلوبة بها، ووصل عمق القناة إلى ٢٦ قدماً، وأصبح في إمكان أكبر السفن الآن العبور دون صعوبة وليست هناك حاجة إلى إرسال رأس مال لإتمام هذا العمل. هذا وفي الإجتماع القادم للشركة والذي سيعقد يوم ٢٩ الجاري — بعد عودة دى لسبس من مصر — سيتم دراسة مركز الشركة المالى. وسننتظر لنرى عما إذا كانت هناك مناشدة أخرى من جانب دى لسبس كعادته لإستثارة الشعور القومى للمساهمين الفرنسيين والتى أثبتت نجاحها عند رفع قيمة رأس المال الأصلى. وذلك عندما تثار مرة أخرى وطنيتهم وحماسهم بهدف إحتمال تضحيات مالية أخرى بدلا من قبول تغيير آخر بديل وهو قبول المساعدة البريطانية بتولى إدارة قناة السويس مستقبلا. ويجب أن يوضع فى الإعتبار تغير المشاعر فى فرنسا نتيجة للأحداث الحالية ( يقصد هزيمتها على يد بروسيا ) وأعتقد فى عدم جدوى ونجاح هذه المناشدة الجديدة التى سيقوم بها دى لسبس للتأثير على المساهمين كى يخرج الشركة من ضائقتها المالية »(١). ثم يضيف لانج : « بأنه قد تثار مسألة حساسة وعلى جانب كبير من الأهمية وهى أن تقديم إقتراح مالى من جانب إنجلترا فى الوقت الحالى قد لا يكون مناسباً أو مقبولا عند حملة الأسهم، إلا إذا تم هذا العمل بحذر وتعقل حتى لا يساء إستغلاله . وإلى أن أتأكد من وجهات نظر دى لسبس الحقيقية فمن الأسلم عدم تشجيع أى خطوات فى الوقت الحاضر، اللهم إذا إضطرته الحاجة إلى المال فإنى إعتقد أن دى لسبس عندئذ سيحاول إستبقاء قناة السويس تحت الإدارة الفرنسية» (٢) ثم يذكر دانيل لانج

---

(1) Daniel Lang to Granville, London 3.4.1871. Parl. p.Op. Cit. No. 13.

(2) Daniel Lang to Granville, London. 3.4.1871 Parl. p. Op. Cit. No. 13.

« إن وجهة نظرى قد تختلف مع دى لسبس حول هذا الموضوع فقط ( يقصد مسألة إبقاء الإدارة فرنسية )، ذلك أننا كنا نعمل سوياً من أجل ربط البحرين، هو ( دى لسبس ) من أجل عظمة فرنسا ، وأنا من أجل مصلحة إنجلترا . وتم تحقيق الهدفين اللذين عملنا من أجلها . وعلى أى حال فإننى أشعر أن مستقبل السيطرة على طريق الهند وتأمينه إنما هى مسألة قومية هامة لإنجلترا من وجهة نظرى الشخصية»[1] ثم يؤكد لانج أن من مصلحة إنجلترا أن تصبح قناة السويس تحت إدارتها[2] .

وقد طلبت وزارة الخارجية من دانيل لانج — بعد وصول خطابه — معلومات تفصيلية عن هذا الموضوع[3] . وانتهز دانيل لانج فرصة وجود دى لسبس فى لندن من أجل الحصول على قرض مالى من انجلترا قدره ٦٠٠,٠٠٠ استرلينى لتصفية الديون المتأخرة وفوائد أسهم قناة السويس . مقابل اعطائه ضمانات بإيرادات الشركة، وتحدث اليه وألمح له بأن هذا الإيراد كان مرهوناً من قبل للمساهمين وأن موافقتهم قد تكون مطلوبة لاعطاء المقرضين ، لمبلغ الستمائة ألف جنية ، أولوية حق المطالبة . وأجاب دى لسبس بأنه سيحاول الحصول على ذلك عند اجتماعه القادم بالجمعية العمومية للمساهمين فى فرساى أو أورليانز بدلا من باريس بسبب الاضطرابات الأخيرة هناك[4] . وانتهز دانيل لانج الفرصة

---

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(3) Viscount Enfield to Daniel Lang. F.O. 2. 4. 1871 Parl. p. Op. Cit. No. 15.

(٤) . يقصد الحرب مع بروسيا وحصار باريس .

وحدث دى لسبس عن ضرورة اتخاذ طريق آخر أكثر جـرأة ، وتكون نتائجه مضمونه ومستديمة وليست عرضة للتبديل مثل سياسة القروض المؤقتة التى يتبعها ، والتى ليست فى الواقع سوى دفع مؤقت للخطر فى ذلك الوقت . كما ألمح لانج إلى ضرورة مصارحة حملة الأسهم عن بديل لعدم وجود أرباح للأسهم . وأن قيام بريطانيا بالمساعدة والادارة الكاملة يكون فيها دى لسبس محتفظاً بمركزه الحالى كرئيس فى باريس ، بدلا من القلق والشك فى عدم القدرة على تقديم الاعتمادات المالية الضرورية لصيانة وتشغيل القناة فى المستقبل . وكذلك تسديد الديون التى على الشركة . ولكن دى لسبس أخذ لوجهات نظر لانج وأبدى اعتراضه وأعلن أنه لن يكون عضواً فى عملية نقل ادارة القناة إلى أيدى أخرى غير فرنسية. وأنه يثق فقط فى إشراك بعض المديرين الانجليز فى المسئولية مع المجلس الفرنسى ؛ وذلك بهدف تقويم وتدعيم الإدارة الحالية فى فرنسا . ورأى لانج أن هذا الأمر إن تم ، فإنه سيقضى على الموضوع الرامى إلى امتلاك الانجليز لقناة السويس . وفى نفس الوقت يعطى مظهراً للنفوذ بدون امتلاك قناة السويس فعلا . ودهش دانيل لانج لموقف دى لسبس وعقب على موقفه . بأنه شيء طبيعى بالنظر إلى نزعته القومية ، والعقبات التى نشأت عند إتمام القناة من جانب انجلترا . ورأى لانج أن من واجبه أن يوضح لدى لسبس خطأ اعتقاده وتفكيره والذى يقوم على آمال واهية تعتمد على الثقة المبالغ فيها باستمرار وجود السيطرة الهشة على القناة والتى قد تنهار فى أى لحظة نتيجة لحاجتها الى المال . وقد يترتب على ذلك فى نظره ترك الاداره فى أيد أشخاص لم يكن فى النية أن يعهد بها اليهم . لهذا يوضح لانج لدى لسبس أنه عندما يرجع إلى فرنسا سيواجه بعاصفة قوية فى اجتماعه القادم بالجمعية العمومية لحملة الأسهم عندما يطالبون بسداد مستحقاتهم ، بصرف النظر عن إحساسهم القومى الذى كان

يستغله دى لسبس فى الماضى لتأجيل دفع مستحقات المساهمين لفتره من الوقت .
وأضاف لانج بأن الصحافة الفرنسية تناولت من قبل موضوع تصفية شركة قناة السويس ، وأشارت إلى احتمال قيام اداره انجليزية فى المستقبل . وأكد لدى لسبس أنه لا يمكن الإستهانة بمشاعر حملة الأسهم وحقوقهم الشرعية فى الدخول فى ملكية قناة السويس والمطالبة بدخولها وذلك فى حالة استمرار عدم دفع فوائد اسهمهم . وان من سلطتهم الاحتفاظ أو خلع دى لسبس نفسه حسب رغبتهم . كل هذه الحقائق أشار بها لانج على دى لسبس لكى يكون مستعداً لمواجهتها بالكامل فى المستقبل (١) .
ويرى الباحث من ذلك محاولة دانيل لانج التأثير على دى لسبس حتى ينقل ملكية شركة القناة لإنجلترا .
وعلى أى حال فقد غادر دى لسبس لندن إلى فرنسا ووعد دانيل لانج بإخطار الخارجية البريطانية بموقف دى لسبس مع حملة الأسهم (٢) .
الا أن وزارة الخارجية البريطانية أخبرت لانج بأن حكومة جلالة الملكة ليست مستعدة لابداء أى رأى بخصوص مفاوضاته مع دى لسبس عن موضوع قناة السويس (٣) .

---

(1) Daniel Lang to Granville, London 18.4.1871. Parl. p. Op. Cit. No. 16.

(2) Ibid.

(3) Granville to Daniel Lang., Lon. 4. 5. 1871. Parl. p. Op. Cit., No. 20.

وكانت وزارة الخارجية قد أخذت رأى وزارة البحرية فى رسالة دانيل لانج — واتفقت البحرية فى الرد المقترح المرسل للانج راجع الرسالتان أرقام : ١٨ المؤرخة فى ٢/٥/١٨٧١ و ١٩ المؤرخة فى ٣/٥/١٨٧١ من الوثائق (Parl. p.) .

واصل لانج امداد الخارجية البريطانية بآرائه والمعلومات المتعلقة بموضوع بيع قناة السويس ، فأخبرها بنيته حضور إجتماع الجمعية العمومية لحملة الأسهم القادم والمحدد لها ٣٠ يوليو سنة ١٨٧١ ، وأشار الى الشكوى المقدمة من الغرفة التجارية النمساوية عن موضوع رسوم المرور التى تمثل عبئا ثقيلا على السفن النمساوية والايطالية اكثر من السفن البريطانية . وإعراب كل من الغرفة التجارية الايطالية والنمساوية إلى أن الحل فى نظرهما هو قيام بعض الدول بملكية قناة السويس . وأوضح لانج خطورة وقوع قناة السويس فى يد شركة أو مجموعة مشتركة من الدول الأجنبية قد يترتب عليه استحالة ايجاد قواعد لرسوم المرور ترضى كل الأطراف عندما يكونوا مشتركين فى الادارة ، فكل دولة ستحاول عندئذ وضع أحسن وأنسب الشروط التى تلائم مصلحتها التجارية . وهذا واضح من موقف الغرفة التجارية النمساوية . ويؤكد دانيل لانج وجهة نظره الشخصية بأنه فى حالة انتقال الادارة فإنه من الضرورى أن يكون ذلك إلى أيدى انجليزية (١) .

وقد حاول لانج كعادته التأثير على دى لسبس لاقناعه بموضوع نقل مقر الادارة إلى انجلترا ، على الرغم من أن دى لسبس كان قد أبدى نفوره ومقاومته لهذه الفكرة من قبل ، إلا أنه عاد وصرح للانج بأن : « إحدى الحكومات الأجنبية (لم يحدد اسمها) قدمت لى عروضا لمعرفة مدى استعدادى شخصياً لعرضها على الجمعية العمومية للمساهمين لاخذ رأيها فى مسألة قيام الدول البحرية بشراء قناة السويس وشروط وضع هذه المسألة على بساط البحث » (٢) . ولكن دى لسبس

(1) Daniel Lang, to Granville, Lond. 19. 6. 1871. Parl. p. Egypt 1876 No. 21.

(2) Lang to Granville, Lond. 21. 6. 1871. Parl. p. Egypt 1876 No. 22.

أعرب عن عدم التزامه بوضع هذه المسألة أمام الجمعية العمومية إلا على أساس شراء قناة السويس بمبلغ ١٢ مليون جنيه استرليني مضافاً إلى هذا المبلغ جزء من تكاليف تسديد الديون لحملة الأسهم وقدّرها بعشرة ملايين فرنك في العام ولمدة خمسين سنة ، وهما يمثلان المصاريف الفعلية للقناة . وأن الملاك في هذه الحالة لن يكون لهم فقط حق ملكية القناة وانما ستكون لهم خلال التسع وتسعين عاماً حق بيع أراضي المدن والمنشآت الخاصة بالشركة في بور سعيد والاسماعيلية ومقاسمة الأرباح مع الحكومة المصرية (١) . وأرسل دى لسبس رأيه هذا إلى وزارة الخارجية البريطانية ولكنه لم يلق موافقتها . واستفسر لانج من الخارجية البريطانية عما إذا كانوا يفضلون أن تكون الادارة في يد انجلترا أم تقتسمها الدول الأخرى . ثم أضاف لانج بأن سفراء هولندا وإيطاليا قد أعربا له عن تأييدهما لانتقال الادارة لانجلترا (٢) .

وعلى الرغم من المعلومات التى أرسلها لانج الى وزارة الخارجية عن قناة السويس إلا أنها عادت فأخبرته مكررة أنه من السابق لأوانه بالنسبة لحكومة جـــلالة الملكة إعطاء أى رأى بالنسبة للنقاط التى أثارها(٣)

ومن القاهرة أرسل «ليونيل مور» Lionel Moore(٤) الى جرانفيل يخبره بأن الخديوى اسماعيل قد أحاطه علماً صباح اليوم بأنه قد تلقى رسالة من دى لسبس يوافق فيها على مســـألة نقل ملكية شركة القناة من الشركة الحالية الى مجموعة

---

(1) Ibid.

(2) Ibid. Inclosure in No. 22.

(3) Hammond to Lang., F. O. 28. 6. 1871, Parl. p. Op. Cit. No. 23.

(٤) أحد أعضاء القنصلية البريطانية فى مصر .

حكومات أوربية ، بهدف إبقائها ذات صبغة دولية. وأضاف دى لسبس بأن كل من رئيس الجمهورية الفرنسية تيير Thiers وريموسات Remussat — وزير خارجية فرنسا — قد عبرا له عن موافقتهما على هذا المشروع . وأن الحكومة الايطالية ستقوم بدور الوساطة فى هذا الموضوع بين الدول المختلفة المعنية بالأمر . وكان تعليق الخديوى اسماعيل على ذلك بأنه يتنبأ بقيام مشاكل كثيرة فى طريق تنفيذ هذه الفترة الجديدة التى يقترحها دى لسبس. وأضاف بأنه نظراً لخطورة وأهمية هذا الإقتراح فإنه سيرسل بدوره خطاب دى لسبس الى للباب العالى تاركاً لحكومات السلطان التصرف فى الموضوع حسبما تراه صحيحاً. وأبدى الخديوى عدم تحمسه للاقتراح(١) وفعلا أرسل الخديوى اسماعيل الى الصدر الأعظم بمضمون خطاب دى لسبس اليه(٢) .

هذا وقد إنهالت التقارير والمعلومات لوزارة الخارجية البريطانية من قنصلها فى مصر «ستانتون» وممثل شركة قناة السويس فى لندن «دانيل لانج» وليونيل مور من مصر ، يخبرونها بهذه المسألة . كذلك أرسل هنرى اليوت — سفير انجلترا بالاستانة — الى وزارة الخارجية بأنه قد سأل سيفر باشا Siever — وزير خارجية تركيا — عما إذا كان قد سمع شيئاً عن إقتراح دى لسبس بخصوص موضوع بيع القناة للدول الأوربية. ولكن سيفر باشا أخبره بأنه حتى ذلك الوقت لم يصله أى شىء عن هذا الموضوع الهام للباب العالى . وعبر اليوت له عن اهتمام انجلترا والدول الأوربية ببقاء القناة مفتوحة وصالحة للملاحة ولا

---

(1) Lionel Moore to Granvitle, Cairo. 15. 10. 1871, Parl. p. Op. Cit, No. 24.

(2 Ismail to Grand Vizier, Cairo. 14. 10. 1871., Parl. p. Op. Cit. No. 32.

يوجد أحد يرغب فى انخفاض مصروفات القناة من أجل تعويض حملة الأسهم . وأبدى سيفر باشا تأييده لوجهة نظر اليوت ونوه بأن البـاب العالى لن يقف فى وجه الإجراءات الرامية الى إزالة العقبات لتحسين صلاحية وكفاءة قناة السويس، بدليل أنه منذ فترة بسيطة صدق السلطان بناء على طلب الحكومة المصرية على إقتراح رفع رسوم المرور بالقناة فرنكاً واحداً إضافياً كضمان القرض الذى طلبه دى لسبس (١) .

كذلك كان دى لسبس قد أرسل مشروع مذكرة الى وزير خارجية ايطاليا فيسكونت فينوستا : ( Visoounte venosta ) بشأن دراسة كل من تيير ( رئيس الجمهورية الفرنسية ) وريموسات للمبادرة المقترحة التى ستقوم بها الحكومة الايطالية للحصول على موافقة الدول الاوربية على عقد مؤتمر تحضره كل الدول المهتمة ولها مصالح فى قناة السويس لدراسة مسألة شرائها . كذلك لدراسة موضوع رسوم المرور حسب شروط الشركة على أن تكون إدارة الشركة وماليتها ومقرها القضائى فى فرنسا وأن ينعقد المؤتمر فى باريس بوزارة الخارجية (٢) .

ورد اسماعيل على خطاب دى لسبس وأفهمه أن مسودة المذكرة التى أرسلها الى وزير خارجية ايطاليا (Venosta) بدون تفويض منه ، وأنه - أى اسماعيل - يعترض على هذا الاجراء ، وأيضاً على مسألة بيع قناة السويس ومن المستحيل الإجابة عليها لأن الباب العالى هو الذى يملك هذا الحق . وأحاطه علماً بأنه قد

(1) Henery Elliot to Granville, Therapia 28. 10 1871. Parl P. Egypt (1876) No. 25.

(2) Project Note, Inclosure 1 in No. 26. 8. 10. 1871. Parl. P, Op. Cit.

أرسل مذكرته للسلطان وعندما يرد السلطان سيخبره به(١). هذا وكان دى لسبس قد أخبر (لورد ليونز) — سفير انجلترا فى فرنسا — بموضوع اقتراح بيع قناة السويس للدول الأوربية(٢). وأكد دى لسبس له بأن هذه المسألة قد أثيرت فى البرلمان الايطالى وأن شركة قناة السويس العالمية صاحبة الامتياز لم تكن هى الداعية لذلك، ولكنها تهتم بمصلحة التجارة الدولية. وأنه يقع حالياً على عاتق الحكومة الايطالية تقدير العمل الذى ستقوم به بالنسبة لهذه العروض المبدئية (٣).

أما دانيل لانج فقد ظل فى مراسلاته لوزارة الخارجية البريطانية يخبرها أولا بأول بالأمور المتعلقة بقناة السويس. فهو يذكر لها بأن هذا الموضوع أصبح فى أيدى سلطان تركيا، وأن سفير تركيا إقترح قيام تركيا بشراء قناة السويس، وترك للانج رسم شكل المشروع ليكون أكثر قبولا من جانب ملاك قناة السويس. وفهم لانج من حديث السفير التركى أن تركيا قد تتصرف كوسيط ثم بعد ذلك تقترح تحويل الإدارة لإنجلترا. وأفهم لانج السفير التركى برغبته فى التعاون معه فى أى ترتيبات بشرط أن تكون تلك الإجراءات متفقة ووجهات نظر الحكومة البريطانية، مؤكداً له بأنه ليس لديه فى الوقت الحاضر أى تصور لوجهات النظر هذه. وقد أخبر لانج جرانفيل أنه لم يخبر أحداً بهذه الموضوعات سواه، ولم يكن فى نيته كتابة سطر واحد إلى باريس عن هذا الموضوع. وسبب ذلك يرجع

---

(1) Ismail to De Lesseps, Cairo 26. 10. 1871.

Incloeure Desp. No. 26 from Elliot to Granville.

(2) Lord Lyons to Granville, Paris 15. 12. 1871. Parl. P. No. 27.

(3) Ibid. Incolosure 1 in No. 27.

(وهى رسالة دى لسبس الى ليونز المؤرخة فى ١٨٧١/١١/٧).

إلى رغبته فى أعطاء جرانفيل الفرصة لإرسال أى من ملاحظاته له وثانية لأنه لمس خلال زيارته الأخيرة لباريس أن دى لسبس قد فقد جانباً كبيراً من تأثيره على المساهمين وحملة الأسهم فكان دى لسبس نفسه قد دهش عند إجتماعه الأخير بهم وهم يهملون الإنصات إلى تقريره المالى ورفضهم قبوله ، وقد عين دى لسبس مؤتمراً خاصاً لتحديد طريقة احتساب الحمولة(١) .

هذا ونتيجة للمعلومات التى أرسلها دانيل لانج الى وزارة الخارجية ، نجد هاموند وكيل وزارة الخارجية البريطانية يبعث الى لانج ، نيابة عن جرانفيل ، عبر له عن شكره للمراسلات التى بعث بها والخاصة بقناة السويس(٢) .

وهكذا نجد دانيل لانج بدافع من نزعته الوطنية ، عندما رأى شركة قناة السويس على وشك الإفلاس ، يسارع الى ابلاغ وزارة الخارجية البريطانية بمعلومات تفصيلية عن مركز قناة السويس المالى والفنى سرا كما رأينا ، ولم يعلم دى لسبس بتلك المراسلات التى أرسلها دانيل لانج للخارجية البريطانية الا بعد ذلك بسنوات، عندما تم نشر المراسلات الدبلوماسية الخاصة بمسألة قناة السويس عام (١٨٧٦)، والتى تضمنتها مضابط البرلمان الإنجليزى، وعندئذ صدم دى لسبس لتلك الخيانة وقام بطرد دانيل لانج على الفور من خدمة الشركة(٣) . وتسبب فصل لانج فى اثارة المشاعر الإنجليزية . فنجد جريدة شركة قناة السويس قد نشرت نقلا عن جريدة « التيمز البريطانية » فى عددها الصادر بتاريخ ٢٩ فبراير

---

(1) Daniel Lang to Granville, Lond. 29. 12. 1871. Parl. P. Op. Cit. No. 28.

(2) Hammond to Lang, F. O. 3. 1. 1871. Parl. P. Op. Cit. No. 29.

(3) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 262.

١٨٧٩ ، معلقة على مسألة فصل دانيل لانج من جميع وظائفه التى يشغلها فى مجلس الإدارة وكممثل للمصالح البريطانية، «بأن الإثم الذى إرتكبه دانيل لانج أنه كان البريطانى الوحيد الذى يقوم بدور هام فى مشروع قناة السويس » . وقد إستاء كثير من الساسة البريطانيين لفصل دانيل لانج، وكان هذا العمل فى نظرهم بمثابة إزدراء من جانب الشركة للمصالح البريطانية فى قناة السويس »(١) .

ودافع شارل دى لسبس عن مسألة فصل لانج مؤكداً أن هناك علاقة صداقة تربط دى لسبس بستوكس — العضو البريطانى فى مجلس إدارة الشركة — وذلك دليل على إهتمام الشركة بمصالح إنجلترا . كذلك رد شارل دى لسبس على ما ذكرته «جريدة التيمز» موضحاً ومعلقاً بأن دانيل لانج لم يشغل أى دور فى مناقشات مجلس إدارة الشركة . وأنه لم يكن يمثل — بأى حال — المصالح البريطانية ، « وأن الشركة قد قامت بفصل وكيل خرج عن حدود العمل المسند إليه »(٢) . وفى نفس الوقت نشرت جريدة القناة «خطاباً موجهاً من دى لسبس إلى محرر جريدة التيمز ، يؤكد فيه أن دانيل لانج قد فصل كوكيل عادى ( Simple agent ) للشركة فى لندن وأن سبب فصله يرجع إلى قيامه فى عام ١٨٧١ بإرسال مراسلات مع وزراء حكومة جلالة الملكة دون إبلاغ إدارة الشركة بذلك . وقام فى الوقت نفسه بمفاوضات شخصية. حقر فيها إسم فرديناند

---

(1) «Le fait que sir Daniel Lang était le seul anglais qui eût un rôle important dans l'entreprise du canal de suez .. » voir. B. D. No. 152, 12 Mars. 1876 P. 1.

(2) «La Compagnie a révoqué un agent sorti des limites de ses attributions». Ibid. p. 2.

دى لسبس بتقديمه أعمالا غير حقيقية »(١). وكان من نتائج نشر هذه المراسلات الرسمية مؤخرا أن ترتب عليها قيام سوء تفاهم بين حكومة جلالة الملكة والشركة البحرية العالمية لقناة السويس(٢).

وأرسلت وزارة الخارجية البريطانية بعد ورود التقارير المختلفة عن مسألة قناة السويس إلى وزارة التجارة لأخذ رأيها فى هذا الموضوع. وفعلا أرسل وزير التجارة البريطانية « فارر » إلى هاموند — وكيل الخارجية البريطانية — يخبره: « أنه بدراسة المستندات والمراسلات وجد استعداداً من كل من الحكومة الايطالية والفرنسية للاشتراك فى خطة شراء قناة السويس بمعرفة الحكومات الأوربية. ولكن الحكومة المصرية كانت على ما يبدو متردده (٣) ولكنها تميل إلى معارضة هذه الفكرة. وأما الحكومة التركية فهى وان كانت لم تعلن رأيها بعد إلا أنه من المحتمل معارضتها أيضا لهذه الفكرة. ويبدو أن دى لسبس والشركة توافقان على مسألة بيع قناة السويس، وذلك على الرغم من وجود اختلاف كبير بينهم وبين أفراد آخرين بالنسبه لثمن قناة السويس وشروط الشراء. وأن وزارة التجارة ليس لديها أرقاما أو بيانات كاملة لتوضيح مدى تطور القناة خلال السنة الأخيرة. وأن هذه البيانات يمكن الحصول عليها من باريس — يقصد مقر الشركة — أو من مصر، ومن الصعب الحصول عليها من لندن»(٤). ثم يضيف وزير التجارة فى رسالته: «إن موقف الوزاره يتحدد باهتمامها بالسياسة

---

(1) «.. il a abusé du nom de M. Ferdinand de Lesseps, en avançant des faits inexacts». Ibid. B. D.

(2) Ibid.

(٣) خشيت الحكومة المصرية إبداء رأيها دون الرجوع للباب العالى.

(4) Farrer to Granville, Lond. 22. 1. 1872. Parl. p. Op. Cit. No. 31.

التى ترمى إلى خدمة مصلحة التجاره والملاحة البريطانية والمرتبطة بهذا المشروع؛ كما ترحب الوزاره بقيام الدول الاوربية بعملية شراء قناة السويس ، بشرط أن تكون إداره الشركة ومسألة حياد القناه ، بمعرفة « اللجنة الاوربية » ( European Commission ) ، وهذا الموضوع تحبذه الحكومتان الفرنسية والإيطالية . وأن وزارة التجارة ترى أن قناة السويس تزداد أهمية لبريطانيا يوماً بعد يوم ، ومن مصلحتها بقاء هذا الشريان الحيوى مفتوحاً للملاحة . أما بالنسبه لمركز الشركة المالى ، فيلاحظ أنه إذا كان إفتراض دى لسبس صحيحاً من أنها — أى القناه — ستصبح مربحة ، فإن مساومة المساهمين الآن أفضل منها بعد ذلك، أما إذا كان المشروع عديم الربح فلا أمل بالنسبة لإحتمالات حسن إداره وتشغيل وصلاحية القناه إذا تولت أمرها شركة »(١)
ثم تعرض وزير التجارة البريطانية للجانب السياسى فى مسألة بيع القناة قائلا أنه ليس من إختصاص وزارة التجارة ، بل هو من إختصاص وزارة الخارجية ، لأن هذا الموضوع فى نظره مرتبط بموقف كل من مصر والباب العالى . وأنه من الخطورة بمكان لتجارة العالم وقوع هذا الطريق الهام فى يد حكومة غير قادره على إدارته بكفاءة تامة . وأن يكون مجالا لنفوذها أكثر من إهتمامها بمصلحة التجارة والملاحة العالمية(٢).

أما فيما يتعلق بموقف الحكومة التركية إزاء تلك الاحداث. فتوضحها الرسالة التى بعث بها وزير خارجيتها دسيفر باشا، إلى سفير تركيا فى لندن — موسورس باشا ( Musurus Pasha ) يطلب منه الإتصال بوزارة الخارجية البريطانية لإحاطتها علماً بأن الباب العالى لا يوافق بأى حال حتى من حيث المبدأ على مسألة

(1) Ibid.
(2) Ibid.

بيع قناه السويس ، وإنشاء إداره دولية على أرض تخصها . ومن جانب آخر فإن دى لسبس له فقط حق حماية الإمتياز ، ولا حق له فى إثاره مسألة بمثل هذا النوع . ذلك أن شركة قناه السويس شركة أجنبية وهى لذلك تخضع لقوانين وعادات الإمبراطورية العثمانية . بالإضافة إلى أن العقد لم يعط دى لسبس الحق فى تغيير مركز الشركة فى علاقاتها مع حكومة الإمبراطورية ، وأن كل الخطط الجديده مرتبطة بموافقة الحكومة العثمانية ، وعلى هذا فإن الباب العالى لا يوافق بأى حال من الأحوال على هذه التعديلات . هذا وقد سبق توضيح هذه النقاط إلى « هنرى اليوت » سفير إنجلترا بالإستانة(١) .

هذا ونجد لانج يقترح على جرانفيـــل ( ٢٩ ديسمبر ١٨٧١ ) مشروعاً بقيام تركيا بشراء القناة ، وستكون تركيا — من وجهة نظر لانج — فى هذه الحالة « بمثابة رجل فاقد الشخصية » بالنسبة للحكومة البريطانية (٢) .

على أى حال فقد تمكن دى لسبس فى عام ١٨٧٢ بعد أن بلغ مجموع ما حصل عليه (١٢ مليون فرنك) من قرض العشرين مليون فرنك — السابق ذكره — فقد أعطى ذلك الشركة متنفساً من الضائقة المالية واستطاعت بهذا المبلغ دفع متأخرات الفوائد عن السنتين الماضيتين . وحولت الكوبونات إلى سندات

---

(1) Musurus Pasha to Granville, Lond. 22. 1. 1872. Parl. P. Op. Cit, No. 32; Cf. sever to Musurs, 10. 1. 1872. Parl. P. Inclosure in No. 32. Op. Cit.

(2) «Turkey might purchase the shares acting as an home de paille». Marlowe, the making of suez Canal. Op. Cit. p. 292.

( نقلها مارلو عن وثائق الخارجية البريطانية لانج الى جرانفيل ٢٩ ديسمبر ١٨٧١ .

Bonds يدفع عنها فوائد ٥ ./. قابلة للإستهلاك خلال أربعين عاماً (١)

هذا بالإضافة إلى ارتفاع الحمولة المارة بالقناة خلال هذا العام (١٨٧٢) فبلغت: ١,٤٤٤,٠٠٠ طناً وبلغ الإيراد ١٦,٤٠٧,٥٩١ فرنكا (٢) وهذا الرقم ضعف العام السابق (٣).

وعندما بدأ المركز المالى لشركة قناة السويس فى التحسن، نجد شارل دى لسبس يدافع عن والده فنشر فى صحيفة قناة السويس فى عددها الصادر فى (٢٢ أبريل ١٨٧٢) أعلاناً لمراسلى الشركة عن مسألة بيع قناة السويس يؤكد فيها نقطتين :

الأولى أن الشركة لم تقم بتقديم أى عرض لأى شخص، والثانية : أنه عند تقديم أى عروض مناسبة من هذا القبيل من جانب الدول المعنية، فإنه سيعرض بطبيعة الحال على الجمعية العمومية للمساهمين الذين لهم الحل فى اتخاذ القرار (٤).

ويرى الباحث أن الهدف من نشر هذا الكلام هو طمأنة المساهمين بالنسبة لمسألة بيع قناة السويس ودفع التهمة عن دى لسبس.

هذا ونجد أن شركة قناة السويس، فى محاولة منها لزيادة دخل القناة، تعلن فى ١٢ مارس ١٨٧٢ بأن رسوم المرور ستحتسب على أساس الحمولة الكلية للسفينة وليس على أساس الحمولة الصافية، كما كان متبعاً من قبل. وبهذا العمل سيزداد دخل القناة بطبيعة الحال بمعدل ٣٠ ./. وأدى ذلك إلى ثورة ملاك السفن

---

(1) Voisin-Bey, Op. Cit. T.2, p. 12, Cf. Kinross, Op. Cit. p. 257.

(2) B. D. No. 132, 2 Jul. 1876. p. 3.

(٣) بلغت الرسوم عام ١٨٧١ مبلغ ٨,٩٩٣,٧٣٢ فرنكا ـ المصدر السابق.

(4) Bull. Décadaire No. 12, 22 April 1872. p. 1.

والشركات الملاحية على شركة قناة السويس (١) .

هذا وعلى الرغم من تقرير وزارة التجارة البريطانية بازدياد التجاره بين أوربا والشرق عبر قناه السويس ، وأن العلم البريطانى كان يمثل نسبة متزايده فى هـذه التجاره ، وأن من المنطق أن تزداد قبضة بريطانيا على قناه السويس ، إلا أن حكومة الأحرار برئاسة جلادستون تحركت بحذر شديد فى هذه المسألة (٢).

وهكذا فإن وزارة الخارجية البريطانية مؤيدة برئيس وزرائها (جلادستون) كانت ما تزال غير راغبة فى التحرك لمسألة شراء قناه السويس (٣).

وقد نتساءل عن السر فى احجام حكومة الأحرار البريطانية انتهاز هذه الفرصة رغم التقارير العديدة التى أوضحت مركز الشركة وأهمية القناة لبريطانيا وخطورة وقوعها فى أيدى أخرى . . . الخ . ربما تكون حكومة جلادستون مترددة لأسباب عدة منها الاحداث الخطيرة التى تدور فى أوربا ، وهزيمة فرنسا على يد بروسيا وتغيير موازين القوى نتيجة لهذا الصراع (كما ذكرت من قبل). هذا بالإضافة الى قيام روسيا بالغاء حياد البحر الأسود وقد خلق حالة خطيرة بالنسبة لحكومة انجلترا (٤) .

وأن قيام انجلترا بشراء قناة السويس فى تلك الظروف الدولية المتغيرة فيه مجازفة من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإن فرنسا بعد هزيمتها أصبحت لا تشكل خطراً على قناة السويس . وإذا كان لابد من استبدال الشركة الفرنسية فإن أسلم حل

---

(1) Ibid. No. 8, 18. 3. 1872.

وراجع مشكلة رسوم المرور ومؤتمر القسطنطينية الدولى .

(2) Kinross, Op. Cit. p. 260.

(3) Wilson, Op. Cit. p. 45.

(٤) راجع الفصل الثالث من الباب الأول .

بالنسبة لسياسة انجلترا هو شيء شبيه باللجنة الأوربية لنهر الدانوب حيث لبريطانيا هناك مركزا متفوقاً ، فلا مانع اذن من قيام نوع من هذا القبيل » .

وحول مسألة بيع شركة قناة السويس يذكر أحد المؤرخين « هالبرج » أنه كان من الممكن قيام شركة بريطانية فى الفترة ما بين ١٨٧٠ - ١٨٧٢ بشراء شركة قناة السويس بدل من أن تصبح تحت « إدارة دولية » .

فقد حدث أن اتفق كل من « دوق سوزلاند » « Duke of Sutherland » والسيد / بندر Pender (وهما من كبار رجال المال الانجليز) على شراء شركة قناة السويس ولكن بسبب موقف حكومة الاحرار أثبطت عزيمتها فلم يكتب النجاح للمشروع[١] .

كما يذكر مؤرخ آخر « نوتوفتش » أن مجموعة من الرأسماليين الانجليز قد فكرت فى شراء شركة قناة السويس ، فأرسلت فى ربيع عام ١٨٧١ وفداً الى مصر للتفاوض مع دى لسبس ، وعرضوا عليه اقتراحهم بشراء شركة قناة السويس ولكنه رفض الدخول معهم فى مفاوضات بهذا الشأن[٢] .

كما إنتقد أحد الكتاب ـ كرابيتيه ـ جلادستون لأنه أخطأ خلال فترة حكمه (١٨٦٨ — ١٨٧٤) فى فهم أهمية قناة السويس لإنجلترا[٣] .

وتغير الوضع فى عام ١٨٧٤ بمجيء حكومة المحافظين بزعامة دزريلى . فقد عادت وزارة التجارة البريطانية تبدى رغبتها فى قيام «إدارة دولية للقناة»

(1) Hallberg.; Op. Cit. p. 222.

(2) Notovitch, Nicolas., L'Europe et L'Egypte, Paris 1898, p. 131.

(3) Crabité. P., Op. Cit. p. 160.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 222.

مؤكدة : « أن التعقيدات والمشاكل لن تنتهى طالما هذا الممر الملاحى الدولى فى يد شركة خاصة »(١) كذلك أعلن لورد دربى — وزير خارجية بريطانيا — فى مجلس اللوردات، تأييده لمسألة وضع قناة السويس تحت إدارة لجنة دولية(٢).
كذلك يقال أن دزرئيلى خول البارون « روتشيلد » أن يلمح وبصفة سرية « to intimate confidintially » لدى لسبس بأن الجو فى انجلترا أصبح مهيأ لفكرة شراء القناة . فلقد زار دى لسبس اللورد ليونز فى ١١ يوليو ١٨٧٤ وذكر له أن شخصيتين بريطانيتين قد تحدثا معه من مسألة بيع قناة السويس وعندما سئل دى لسبس عن الرقم التقديرى لقيمة القناة المالية ذكر له مبلغ ( ٤٠ مليون جنيه ) وهو مبلغ أثار فزع روتشيلد ، وعلق على ذلك بأن شركة القناة ليس لديها النية فى البيع واستبعدت الفكرة(٣) .

---

(1) Ibid.

(2) Ibid. p. 233.

(٣) ويذكر هالبرج أن الشخصيتين اللتين تحدث عنهما دى لسبس ( واحد من عائلة روتشيلد بانجلترا والآخر البارون « اميل داولنجر » وهو بنوكى معروف فى باريس .

# الفصل الثاني

## الأزمـــة الثانيـة

( مشكلة الحمولة ورسوم المرور بقناة السويس )
ومؤتمر الحمولة الدولي المنعقد بالاستانة
( سنة ١٨٧٣ )

— تعريف بمعنى كلمة الحمولة .

— تطور نظام الحمولة في كل من انجلترا وفرنسا .

— تطور حمولة قناة السويس .

— الصراع السافر بين شركة قناة السويس والدولة البحرية :

- احتجاج الحكومات والشركات الملاحية على قرار الشركة .
- موقف كل من الحكومتين المصرية والتركية من الأزمة .
- موقف انجلترا وفرنسا من المشكلة .

— مؤتمر الحمولة الدولي المنعقد بالاستانة :

- التمهيد لعقد المؤتمر .
- جهود دي لسبس المضاد للتأثير على السلطان .
- قرارات المؤتمر ومشكلة تنفيذها .
- التهديد بالاحتلال العسكري للقناة ثم إذعان دي لسبس .

تعتبر مشكلة تحديد حمولة السفن من أخطر الأزمات التى واجهت شركة قناة السويس . فالحمولة هى أساس تحصيل رسوم المرور بالقناة ، وقد استمرت تلك الأزمة أكثر من أربع سنوات تأزمت فيها الأمور ، وأدت إلى ثورة الشركات الملاحية مؤيدة من حكوماتها . وقامت الحكومة الإنجليزية بالضغط على الباب العالى لحسم المشكلة . وترتب على ذلك عقـــد مؤتمر دولى لتوحيد الحمولة بالقسطنطينية ، حتى لا يكون هناك مجال لتلاعب دى لسبس برسوم المرور . وبلغت الأزمة ذروتها عندما أمتنع دى لسبس عن تنفيذ مقررات المؤتمر الدولى للحمولة ، فتوجهت قوات عسكرية أرسلها الخديوى لإحتلال القناة . عندئذ فقط رضخ دى لسبس .

وقد شهدت هذه الفترة صراعاً عنيفاً بين الدبلوماســية البريطانية والفرنسية فى هذا المجال واشتركت فى هذا الصراع دول أخرى يعنيهــا أمر شركاتها الملاحية وسفنها . فمشكلة رسوم المرور فى القناة مهمة بالنسبة لربح وخسارة ملاك السفن. أما بالنسبة لدى لسبس فقد حاول الخروج من الأزمة المالية التى كانت تعانيهــا الشركة عن طريق إحتساب رسوم العبور بالقناة على أساس حمولة السفينة الكلية بدلاً من الحمولة الصافية .

وقبل دراسة هذه المشكلة من المهم تفسير بعض الإصطلاحات التى ستتردد كثيراً فى هذا الموضوع . ذلك أن هذه المشكلة الفنية تحولت إلى مشكلة سياسية دولية .

تحتسب رسوم المرور فى قناة السويس على أساس حمولة السفينة ، فالحمولة فى الحقيقة هى أساس تحديد الرسوم الملاحيـــة وكافة الضرائب التى تخضع لها السفينة . والحمولة عملية حسابية لتحديد سعة السفينة إما بطريق الوزن ، وذلك عن طريق معرفة إزاحة السفينة Ship's Displacement أو بالحجم عن طريق

قياس فراغات السفينة الداخلية ، بأخذ أبعادها بطريقة هندسية دقيقة . واحتساب الرسوم على أساس الحمولة بالوزن غير منصف بالنسبة للشحنات الثقيلة . كما وأن فرض الرسوم على أساس الحجم لا يمثل تمثيلا حقيقياً سعة نقل السفينة بالوزن . والحمولة فى الحقيقة عنصر للمنافسة الدولية . فكل دولة تحدد حمولة سفنها كما يتراءى لها .

وقبل إفتتاح قناة السويس للملاحة كانت هناك طرق عديدة لقياس حمولة السفن . وكان النظام الإنجليزى والنظام الفرنسى هما السائدين ، واختلف كل منهما عن الآخر . ولكن معظم الدول البحرية أخذت بنظام الحمولة الانجليزى لسهولته ، وتطبيقه بطريقة عملية .

وأستعملت فرنسا طريقة إحتساب حمولة السفن بالحجم منذ زمن بعيد ، وصدر قانون سنة ١٦٨١ بفرنسا يوضح طريقة تقدير حمولة السفن الفرنسية (١) . ثم عُدل هذا القانون فى أول يناير ١٧٩٤ ، لأن طريقة القياس بالنظام السابق يجعل السفن الفرنسية أكبر حمولة من السفن البريطانية والأمريكية (٢) .

ونتيجة لشكوى ملاك السفن الفرنسية صدر قانون جديد فى ٢٨ نوفمبر ١٨٣٧ (٣).

---

(١) احتسبت حمولة السفن الفرنسية بالحجم منذ البداية ، فان قانون عام ١٦٨١ كان يحتسب الطن البحرى بما يوازى ٤٢ قدم ٣ أو ٤٤ر١ متر ٣ ، وهو يوازى ١٠٠٠ كيلو جرام ، وكان يقدر على أساس ٤ براميل يزن كل منها ٢٣٠ لتراً ، وهذه البراميل تشغل حيزاً يقدر بـ ٤٢ قدم ٣ أو ٤٤ر١ م ٣ . أنظر :

Voisin, OP. Cit T.2, P.28; cf. Roux,Charles, OP. Cit.T.2.P:7

(2) Voisin, OP: Cit. T: 11. P. 31.

(٣) احتسب هذا القانون حمولة السفينة بالطن ، بأخذ أبعادها : الطول x العرض x العمق بالمتر ، ويقسم الناتج على ٣ر٨٠ : .Ibid

واستمرت قواعد قياس السفن فى فرنسا — طبقاً لمرسوم ١٨٣٧ — معمولا بها إلى أن طالب ملاك السفن الفرنسية إدخال نظام القياس الانجليزى ، المعروف بأسم « نظام مورسوم » Moorsom لسهولته . وطبق فى فرنسا إعتباراً من ٢٤ ديسمبر ١٨٧٢ . واعتمد النظام الإنجليزى دون إجراء استنزالات الجهاز المحرك من الحمولة الكلية (١) .

أما فى انجلترا فإن أول قانون انجليزى خاص بقياس حمولة السفن صدر عام ١٤٢٢ وطبق على السفن التى تعمل فى نقل الفحم فقط . ثم صدر قانون آخر عام ١٦٩٤ ، ولكنه لم يمكث طويلا . وفى عام ١٧٧٣ ظهر نظام جديد للحمولة عرف بأسم : ( Builders Old Measurement ) وظل مستعملا حتى عام ١٨٣٥ والكمية المتحصل عليها عن طريق هذا القياس حاولت تحديد طن السفينة بوحدة صناعية قدرها ٩٤ قدم مكعب (٢) .

ولقد بدأ نظام الحمولة فى انجلترا بطريقة الوزن وليس بالحجم ، كما كان متبعاً فى فرنسا . فكانت حمولة السفينة تحتسب على أساس وزن الشحنة المنقولة محتسباً بطريقة مباشرة ثم يعاد تقديرها بالإستعانة بقانون يحدد هـــذا الوزن بطريقة أسهل وهو ضرب الطول × العرض × الارتفاع . ولكن فى أواخر القرن الثامن عشر اختلت العلاقة بين الوزن والحجم ، نتيجة لتطور تصميم بناء

---

(1) Ibid. P. 51:

(٢) أصل كلمة حمولة Tonnsge جاءت من نظام قديم للقياس حيث كانت وحـــدة السعة هى الفراغ الذى يشغله برميل من الخمر Tun . راجع :

Robert, H, Naval Architecture and Ship Construction, London, 1956 p, 147.

السفن وظهور استنزالات الحولة الخاصة بالسفن التجارية (١) . وكان لا بد من الخيار بين التعامل بالحولة بالحجم أو بالوزن . واستقر الرأى على اختيار حولة الحجم ، فقد تبين أنها أكثر عدالة لتحصيل كافة الرسوم والضرائب بالإضافة إلى سهولة احتسابها . ففى عام ١٨٥٤ صدر فى انجلترا القانون التجارى البحرى ، تعتمد حولة السفن فيه على نظام قياس جديد يعرف بأسم « نظام مورسوم » (٢) . وبهذا النظام أنتقلت انجلترا من نظام تقدير الحولة بالوزن إلى نظام تقدير الحولة بالحجم . ونظراً لسهولة هذه الطريقة فى إحتساب حولة السفينة أخذت بها معظم الدول البحرية بالتدريج فى الفترة من ١٨٦٥ إلى ١٨٨٠ . ولاحتساب الحولة الصافية فى هذا النظام — بالنسبة للسفن الشراعية — كان يخصم نصف حجم الحولة الكلية . أما بالنسبة للسفن البخارية ، فكان يخصم ٣٢ ٪ من الحولة الكلية الذى يمثل حجم الجهاز المحرك للسفينة . والناتج يمثل الحولة الصافية للسفينة وهى أساس تحصيل الرسوم فى انجلترا (٣) .

هذه دراسة سريعة لنظم الحولة التى كان معمولا بها عند افتتاح قناة السويس للملاحة ، أما حولة قناة السويس ، فلم تكن الشركة قد حددت لها نظام حولة ، ولم يكن لمصر أو لتركيا نظام حولة خاص بهما . وإذا نظرنا إلى عقد امتياز شركة قناة السويس الثانى (١٨٥٦) نجد المادة ١٧ منه والخاصة برسوم المرور

---

(١) راجع بالنسبة لتطور بناء السفن — الفصل الثانى من الباب الأول .

(٢) مورسوم هذا ضابط بحرى انجليزى ، رأى أن الحولة تشمل القياس الدقيق لكل الفراغات الداخلة فى السفينة سواء تحت السطح أو فوقه وأستبعد كل أهتمام بالوزن وبالنسبة لتاريخ الحولة فى انجلترا — راجع :

Voisin, OP. Cit. T.ii, PP. 29 — 46.

(3) Fitzgerald, OP. Cit. T. 2. P. 133.

فى القناة قد جاء فيها : « تعويضاً للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التى تتكلفها بمقتضى هذا الفرمان نرخص لها ومن الآن وطيلة المدة التى تتمتع فيها بالإمتياز وهى المدة المبينة فى الفقرتين الاولى والثانيـــة فى أن تفرض وتتقاضى عن المرور فى القناة والمرافىء التابعـة لها رسوماً للملاحة والإرشاد والقطر والسحب وفقاً لتعريفات لها أن تعدلها فى كل وقت مع مراعاة الشروط الصريحة الآتية :

١ ـــ تحصل هذه الرسوم دون إستثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مماثلة .

٢ ـــ تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها فى عواصم البلدان التى يعنيها الأمر وفى مرافئها التجارية الرئيسية .

٣ ـــ لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدره عشرة فرنكات عن كل « طن سعة » من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين :

« Le Chiffre maximum de dix francs par tonneau de Capacité des navirs . » (1)

هذا وقد شكل رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس فى ١٦ أكتوبر ١٨٦٨ ، أى قبل عام من إفتتاح القناة ، لجنة سميت بأسم « لجنة الملاحة » مهمتها دراسة ظروف ومستقبل استغلال القناة . وتكونت تلك اللجنة من الضباط والمهندسين البحريين وأعضاء المؤتمر الإستشارى للأشغال والمهندسين ومقاولى شركة قناة السويس ومدير الملاحة والتحركات بالقناة وكان من أهداف هذه اللجنة إبداء رأيها بالنسبة لطريقة قياس الحمولة وتحديد مفهوم عبارة طن سعة

(1) Roux, J. G , OP. Cit. T. i, P. 451

Tonneau de Capacité المنوه عنها فى عقد الإمتياز (١) . ودرست اللجنة امكانية إيجاد « طن نموذجى » : Tonneau Type يمكن إتخاذه أساساً لإحتساب الرسوم لجميع السفن وكذلك العلاقة بين هذا الطن الذى سيقع عليه الإختيار والطن الرسمى الذى تستعمله الدول المختلفة . وقدمت اللجنة تقريرها المؤرخ فى ١٤ نوفمبر ١٨٦٨ للشركة جاء فيه : « تقرر اللجنــــة أن الحمولة الإنجليزية هى أحسن نظام للقياس يمكن اقتباسه ولكن تقرر بأنه من الصعب إيجاد علاقة بين الطن النموذجى والطن الذى تطبقه الدول الإخرى لان طريقـة القياس فى كل دولة تختلف عن الأخرى . وأن مسألة إيجاد نظام موحد للحمولة فى الوقت الحالى ليس من إختصاص هـذه اللجنة وإنما يجب وضعه امام لجنة دولية فى المستقبل . وأنه من رأى اللجنة أنه إنتظاراً لان تتوصل هـذه اللجنة الدولية لنظام عالمى موحد للحمولة يمكن إقتباسه فإن شركة قناة السويس يجب أن تعتمد على الحمولة الواردة بمستندات السفينة دون تمييز لجنسيتها كأساس لتحصيل رسوم العبور »(٢) .

وبناء على ذلك طبقت الشركة هذا النظام بعد إفتتاح القناة على أساس ما تحمله السفينة من شهادات حمولة لتحصيل رسوم المرور ، وكانت الشركة قد أصـدرت فى ١٧ أغسطس ١٨٦٩ قبـل إفتتاح القناة للملاحة بثلاثة أشهر لائحة الملاحة بها . وجاء بالمادة ١١ من هذه اللائحة تأكيد المادة ١٧ من عقـد الإمتياز الخـاص بالشركة الثـانى : « تحتسب رسـوم العبور على الحـمولة الفعلية للسفن ، وتحـدد الحمولة وحتى صـدور قرار جديد على أساس مستندات

(1) Fitzgerald, Op. cit., T. ii. P. 135; cf. Voisin, Op. Cit. T. ii, p. 57.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. 2 p. 136; cf. Voisin, Op. Cit. T ii pp. 75—58.

السفينة وأن رسوم العبور من بحر لآخر هى عشرة فرنكات للطن ، وعشرة فرنكات لكل راكب تدفع عند مدخل القناة، إما فى بورسعيد أو فى السويس»[1].
ثم صدرت لائحة جديدة للشركة فى أول فبراير ١٨٧٠ — جاء بالمادة ١١ منها :
« تحتسب رسوم المرور بالنسبة للسفن التجارية على أساس الحمولة الصافية للسفينة »[2] . ولكن بعد مرور عام على الإفتتاح رأت إدارة الشركة ضرورة عمل دراسة جديدة لمسألة قواعد إحتساب رسوم العبور . وقد ترتب على هذه الدراسة مجموعة من المعلومات مفادها أن الحمولة الرسمية الواردة بمستندات السفينة والتى اتخذتها الشركة كأساس لتحصيل رسوم المرور من قبل ، إتضح أنها أقل من السعة الحقيقية لحمولة السفينة . وبذلك تتحمل الشركة مخاطر يجب عليها تفاديها . ذلك أن الحمولة الأهلية تختلف فى كل دولة عن الأخرى لدرجة أن بعض السفن المتشابهة تمتاز عن الأخرى فى الرسوم[3] .
ومن الأسباب الرئيسية — كما ذكرت فى الفصل السابق — التى دعت للاهتمام بموضوع حمولة السفن ، محاولة الشركة الخروج من أزمتها المالية التى هددتها ، فى محاولة منها لرفع رسوم المرور حتى تزيد الإيرادات على المصروفات .
وكانت الحكومة الفرنسية قد تولت القيام بجهود وإتصالات دبلوماسية لايجاد نظام موحد لحمولة السفن ويتضح ذلك من الخطاب الموجه من وزير خارجية فرنسا فى ١٩ أكتوبر ١٨٦٩ إلى رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس يخبره فيه بإهتمام إمبراطور فرنسا بوجود نظام موحد للقياس يعتمد على النظام

---

(1) Fitzgerald, Op. Ci., T. 2. p. 136; cf. Voisin, Op. Cit. T. 2. P. 59.

(2) Voisin, Op Cit. T. 2. p. 59.

(3) Ibid.

الانجليزى وتقتبسه الدول الأخرى وأن الوزارة مهتمة جداً بهذه المسألة مع السلطات المختصة وسلطات لجنة نهر الدانوب الأوربية ، وأنها سترسل تقريراً بذلك إلى حكومة جلالة الملكة للاتفاق سوياً على إعداد نظام دولى لتحديد حمولة السفن ، ليمكن لجميع الدول قبول هذا النظام. إلا أن هذه المساعى لم تؤد لنتيجة محددة . وأضاف الوزير : « بأنه مع ذلك سيواصل الجهود بهذا الشأن وإفتتاح قناة السويس للملاحة — سيعجل بطبيعة الحال — بالحل الذى يهم التجارة البحرية للعالم كله » (١) .

ويرى « ولسون » — وهو كاتب انجليزى متعصب — أن طلب شركة قناة السويس من الحكومة الفرنسية التفاوض مع الدول الأخرى حول إيجاد نظام عالمى موحد للحمولة هو خطوة زائفة ؛ فقد كان على دى لسبس أن يخاطب السلطان (٢) .

هذا وقد ظهر للشركة مشكلة تحديد عبارة « طن سعة » الواردة بعقد الامتياز ، فقد رأى محامى الشركة « Maitre Allou » أن تقبل الشركة وبصفة مؤقتة الرسوم فى إنتظار توصل الدول لنظام حموله دولى (٣) .

هذا وقد أثارت كلمة « طن سعة » الواردة فى عقد الامتياز — كما سنرى بعد ذلك — مشاكل فنية وسياسية خطيرة ، بالنسبة لطريقة تفسيرها ، من جانب كافة الأطراف المعنية . فقد حاول كل جانب تفسيرها لمصلحته .

ويذكر دى لسبس قصة إدراج هذه الكلمة فى عقد الإمتياز فيذكر أن قنصل

---

(1) Ibid. pp. 59—60.

(2) Wilson, The Suez Canal. Op. Cit p. 60.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. p. 138.

هولندا العام بالإسكندرية : Ruyssenacrs (١) ، كان مكلفاً من قبل الخديوى لضبط النص الفرنسى لعقد الإمتياز مع دى لسبس وكذلك بمطابقة موجل بك Mougel Bey (٢) .

ويذكر دى لسبس أن رويسنير قد استبدل كلمة « طن » التى وردت فى العقد المبدئى بكلمة « طن سعة » ، وقد فسرها رويسنير عند تعديله لها بقوله : « هذا التعبير يبدو لى السعة الحقيقية للسفينة ، وهى الحمولة الإجمالية التى يمكن وضعها فى السفينة . وهذا هو فهمى لمعنى هذا الاصطلاح ، وقد قبلت هذا التفسير وقد تم ضبطه بمعرفة محمد سعيد » (٣) .

هذا وكانت شركة قناة السويس قد كلفت إدارة الشئون القانونية بها فى أواخر ديسمبر ١٨٧٠ بكتابة تقرير عن هذا الموضوع ، إلا أن نشوب الحرب الفرنسية — الألمانية وحصار باريس جعلت الإتصال بالخارج منعدماً (٤) . فلم تحصل على المعلومات المفيدة وتأخر بذلك حل الشئون القانونية بالشركة ويعلل الكتاب الفرنسيون بأن تلك الحرب كانت سبباً فى توقف المفاوضات الدبلوماسية لإتمام أخذ موافقة الحكومات المختلفة على قيام مؤتمر عالمى للحمولة . ورأت

---

(١) قنصل هولندا العام فى الاسكندرية وهو صديق شخصى لدى لسبس الذى يحاول الاستشهاد به لإعلان تفسير كلمة « طن سعة » يخدم مصالح دى لسبس . وكان له إصبع فى معظم العمليات المالية المريبة فى مصر فى ذلك الحين .

(٢) كان موجل بك يعمل عضــواً استشاريا لوزارة الأشغال العمومية التركية ( ١٨٧٤ ) .

(3) Bull. Décadaire No. 88, 3, 6, 1874 ,

(٤) عن الحرب الفرنسية — البروسية وأثرها على القناة راجع الفصــل الثالث من الباب الأول .

الشركة أنه من إختصاصها إتخاذ القرار بنفسها بعد أن أنتظرت بدون جدوى موافقه دوليه عليه (١) .

ثم شكلت إدارة شركة القناة فى ١٢ أغسطس ١٨٧١ لجنة جديدة عرفت بإسم « لجنه التحقق » : ( Commission d'enquéte ) مكلفه بدراسه موضوع الحموله ومعرفه ما إذا كان من المفيد عدم تغيير النظام المؤقت لتحصيل رسوم المرور ، وما إذا كان من الممكن الاعتماد على مستندات السفينه . وتتكون تلك اللجنه من الضباط والمهندسين البحريين ومن المفتشين ، وثلاثه من كبار موظفى وزارة الخارجيه والتجارة الماليه ( إدارة الجمارك ) (٢) . وكان دى لسبس يزود الغرف التجاريه للدول المهتمه بالقناة بالعناصر الكاملة لهذه الدراسه ويطلب رأيها . فقد أرسل دى لسبس فى ٢٣ أغسطس ١٨٧١ — لهذه الغرف — يخبرها بأن نظام تطبيق رسوم المرور فى القناة منذ إفتتاحها هو نظام مؤقت يقوم على أساس الإلتزام بنصوص عقد الإمتياز الممنوح للشركة تجنباً للتفرقه بين سفن الدول المختلفه . وكما ذكرت ، لم تنتظر شركة قناة السويس نتيجة المفاوضات التى قامت بها الحكومه الفرنسيه مع الدول الأخرى للتوصل إلى نظام عالمى موحد الحموله فقامت الشركة بتحصيل الرسوم على أساس مستندات السفينه (٣) . إلا أنه ظهرت مشكلة تفسير كلمه « طن سعه » فقد اتضح للشئون القانونيه بالشركة وكذلك « للجنة التحقق » أنه بإتخاذ نظام « مورسوم » فى الحموله وهو ما تطبقه معظم السفن فان « سعه السفينه » — المذكورة فى عقد الإمتياز تنخفض بنسبة ٥٠ ٪ تقريباً (٤) .

---

(1) Roux. J. C , Op. Cit. T. ii. pp. 11—13; Cf. Voisin,Op, Cii pp, 60—61,

(2) Voisin, Op, 61,

(3) Ibid, pp. 61—62.

(4) Fitzgerald, Op. Cit, pp, 140—141,

وفى يناير ١٨٧٢ قدمت لجنة التحقق تقريرها بعد الإطلاع على التقرير المقدم من الشئون القانونية ، فذكرت أن الحمولة الكلية والصافية الواردة على مستندات السفينة لا تمثل الحقيقة . فالسفينة الانجليزية وهى عميل مهم للقناة يجب زيادة حمولتها إلى ٥٠٪ أو ٦٥٪ ولذا فان اللجنة ترى أن يكون احتساب الحمولة كالآتى :

« تزاد الحمولة الكلية للسفينة بنسبة ٣٠٪ ، أما السفن الفرنسية فتزداد حمولتها الكلية بنسبة ٤٠٪ ثم يخصم من الحمولة الكلية الجديدة ٢٥٪ وهى نسبة تمثل حجم غرفة الآلات المسيرة للسفينة ، والناتج يعطى الحمولة الصافية التى تتخذ أساساً لتحصيل رسوم المرور »(١) . ولكن المؤتمر يجد أنه من المستحسن اتخاذ طريقة أسهل فى تقدير الحمولة وهى إتخاذ الحمولة الكلية مباشرة كأساس لتحصيل رسوم العبور بدلا من الطريقة السابقة ، على أساس أن الحمولة الكلية تمثل التعبير الحقيقى(٢) .

وعلى هذا فقد قرر مجلس إدارة شركة القناة فى جلسته العمومية التى عقدها فى يوم ٤ مارس ١٨٧٢ أنه :

« بناء على المادة ١٧ من عقد الامتياز والتى تنص على نشر التعريفه الجديدة بثلاثة أشهر على الأقل مقدما قبل تطبيقها اعتبارا من ١٨٧٢/٧/١ تقرر الآتى :

١ — ستحصل الشركة العالميه البحريه لقناة السويس وذلك اعتبارا من أول يوليو ١٨٧٢ رسوم المرور بمقدار عشرة فرنكات عن كل طن على السعه الحقيقيه : Sur la Capacité reélle .

٢ — الحمولة الكلية الواردة على مستندات السفينه والمقاسه وفق قواعد القياس الانجليزية تستخدم كأساس لتحصيل الرسوم .

---

(1) Voisin, Op. Cit., pp. 67 - 69.

(2) Roux, J. C., Op. Cit T. ii, p. 12.

٣ — السفن التى لم يرد بها الحموله المذكورة أعلاه فسوف تحسب حمولتها على أساس متوسط الجدول الحديث للجنه الدانوب الدوليه .

٤ — السفن التى لا تحمل شهادات حموله ، أو تحمل شهادات حموله غير كاملة البيانات ، سوف يتم قياس حمولتها بمعرفه مندوبى الشركه حسب قواعد قياس الحموله البريطانيه للسفن المحملة .

٥ — كل الفراغات المغطاة والمستخدمه للاقامه أو لحفظ البضائع والتى لم تتضمنها المستندات الرسميه للسفينه سيصير قياسها بمعرفه مندوبى الشركه طبقاً للقواعد البريطانيه وإجمالى الحموله الناتج سيتخذ بالتالى أساساً للرسوم .

٦ — تعامل السفن الحكوميه بالنسبه لرسوم المرور نفس معاملة السفن التجارية .(١)

هذا وقد تم عرض هذه القرارات على الجمعيه العموميه لحملة أسهم القناة يوم ١٢ مارس ١٨٧٢ . وتم نشره بصحيفه قناة السويس فى عددها رقم ٨ مكرر بتاريخ ١٧ مارس ١٨٧٢ ، وفى نفس الوقت قامت الشركة باخطار جميع حكومات الدول البحريه بهذا القرار(٢) .

وفى أول ابريل ١٨٧٢ ردت وزارة خارجيه فرنسا بموافقتهـــا على قرار الشركة (٣) .

وأخطرت وزارة التجارة البريطانيه أيضاً دى لسبس فى ١٨ ابريل ١٨٧٢ ، بهذا القـرار الذى اتخذته الشركة باحتساب رسوم المرور على أساس الحموله الكليه للسفينه حسب نظام القياس الانجليزى . وأرفقت مع خطابها صورة من شهادة حموله انجليزيه مؤشرا عليها بعلامه واضحه الحموله التى يحتسب على أساسها

---

(1) B. D. No. 8 Bis, 17 Mars 1872 p. 10; Cf. Fitzgerald, T. 2., Op. Cit. pp. 141 - 2; Parl. p. Egypt No 5 «1876» p. 3.

(2) Voisin, Op Cit., p. 77; Cf. Roux, J. C , Op Cit. T. ii. p. 12.

(3) Voisin, Op. Cit., p. 77.

الرسوم . وهكذا وافقت حكومتا انجلترا وفرنسا على نظام الحموله الجديد الذى أعلنته الشركه . وكذلك لم تعترض عليه دوله من الدول البحريه(١) .

وفى ختام هذه القرارات أشارت الشركة ، بأنها وهى تتخذ نظام القياس المشار اليه تحتفظ لنفسها بحق إستخدام أى نظام حمولة جديد يكون أكثر دقة فى القياس يمكن ظهوره فى المستقبل(٢).

ويعلق كاتب إنجليزى « فتزجيرالد » على ملاحظة الشركة الأخيرة ، بأنها كانت ذات طابع مخادع جدا . ففى الوقت الذى أشارت فيه بإتخاذ الحمولة الكلية كأساس لتحصيل الرسوم ، طمست ولم تشر كلية إلى أن النظام الإنجليزى نظام زائف(٣) .

هذا ويرى الباحث أن الشركة قد تغافلت الرجوع لكل من الخديوى والسلطان، أصحاب الحق الشرعيين ، فى موضوع هام وخطير كهذا لأخذ موافقتيهما عليه . وهذه مخالفة خطيرة وإستهتار من دى لسبس — كعادته — بحقوق الخديو والسلطان .

ومن العجيب ألا تفطن وزارة التجارة البريطانية لمغزى هذه الزيادة فى الحمولة، وتسارع — كما رأينا بعد نشر قرار الشركة — بالتعبير عن سرورها لإتخاذ الحمولة البريطانية كأساس لرسوم المرور بالقناة ، وربما تأثرت فى هذا بدافع النزعة الوطنية ، بإتخاذ شركة عالمية كقناة السويس ، لنظام الحموله البريطانى كنموذج لرسوم المرور بالقناة ، وأن النظام البريطانى هو الصحيح .

وظلت إنجلترا وفرنسا غير مدركتين لمغزى هذه الزيادة للحمولة لفترة من

(1) Ibid., Cf. Roux, J.C., Op. Cit. p. 13.
(2) B. D. No. 8 Bis. Op. Cit.
(3) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii. p. 141.

الوقت(٤) . ذلك أن الشركة قد فسرت النص لصالحها . فهناك فارق كبير بين الحمولة الكلية والحمولة الصافية للسفينة . ومعنى ذلك زيادة فى رسوم المرور التى تحصل من السفينة على أساس الحمولة الكلية بنسبة تتراوح بين ٣٠ إلى ٥٠ ٪ .

ولم تمض شهور قليلة حتى تنبهت بعض الحكومات والشركات الملاحية لخطورة الخطوة التى أعلنتها الشركة باحتساب الحمولة الكلية للسفينة العابرة للقناة كأساس لتحصيل الرسوم بدلا من الحمولة الصافية السابق إتخاذها . عندئذ تعارضت المصالح وبدأ الصراع يتخذ أشكالا مختلفة بين أطراف عديدة . فيعلق البعض على هذا التصرف مهاجماً موقف الشركة التى وجدت نفسها تملك مشروع إستغلال لا يمكن أن يتعرض لتهديد المنافسة . وكان من الطبيعى ككل المحتكرين أن يبحثوا عن ربح لمشروعهم خاصة وأنهم ظلوا لمدة ثلاثة أعوام منذ الإفتتاح لم يحصلوا على ربح . وظل ملاك المشروع يواصلون عملهم من أجل المصلحة العامه بدون مكافأة . وبدأ هذا الموقف صعباً . ولا أحد قد يعترض لأى زيادة فى رسوم المرور ، قد تنتج ربحا معقولا لهؤلاء الذين كافحوا طويلا بنجاح لتكلله المشروع(١) . وشركة قناة السويس ، التى خدعتها آمال زيادة حصيله دخل القناة تصورت أنها تستطيع معامله عملائها كما يحلو لها ، ونست بنود عقد الإمتياز التى أوردت أن المجرى الملاحى قصد به خير الإنسانية ومن أجلها عامه . وهذا النص يجب الإلتزام به جيداً(٢) . أما وجهه نظر شركة القناة أن هذا العمل فى نطاق حقوقها وإقتناعها بضرورة المحافظه على مصالح المساهمين(٣) .

(1) Ibid. pp. 143—143.
(2) Ibid, p, 131,
(3) Ibid, p. 143,
(4) Roux, J,C., Op, Cit, T, ii, p, 13,

وظهرت الاعتراضات رسمياً على قرار الشركة بعد فترة من نشره وإعلان الحكومات به عندما تنبهت لخطورة احتساب الرسوم على أساس الحمولة الكلية .
ونشأ الصراع بين انجلترا التى تمثل سفنها النسبة الأساسية فى القناة وبين دى لسبس الذى يمثل مصالح حملة الأسهم . جاءت تلك الزيادة فى الرسوم فى وقت بدأت معه أهمية القناة تزداد لدول البحر المتوسط حيث بدأت تنقل المنتجات الهندية مباشرة لموانيها وبسفنها وليس عن طريق لندن كوسيط (١) . فنجد الحكومة الايطالية تسارع فتبعث باحتجاجها على نظام الرسوم الجديد إلى كل من القسطنطينية والخديوى فى ١٨ يونيه ١٨٧٢ (٢) .
كذلك قبل أسابيع قليلة من تنفيذ الرسوم الجديدة دقت الغرفة التجارية ( لينوكاسل ) ناقوس الخطر وأرسلت شكوى إلى الحكومة الانجليزية موضحة لها أن الزيادة فى الحمولة نتيجة لتطبيق النظام الجديد سترتفع إلى معدل يساوى ٥٥ ٪ (٣) .
إلا أن الشرارة الأولى فى الصراع مع شركة قناة السويس جاءت من جانب شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية Messageries Maritimes — وهذه الشركة من كبريات شركات الملاحة الفرنسية — وكانت واحدة من سفنها تعبر القناة كل أسبوع ، وقامت بتقدير تكاليف الزيادة المترتبة على الرسوم الجديدة لسفنها فوجدتها بمبلغ يتراوح بين ٢٠ إلى ٢٥ ألف جنيه فى العام (٤) فرفعت دعوى

(1) Wilson, the Suez Canal. p. 60.

(2) Voisin - Bey, Op. Cit., T. ii. pp. 79, 48.

(٣) ارسل الخطاب فى ٨ يونيو ١٨٧٢ راجع :

Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, p. 151.

(4) Fitzgerald, Op. Cit, II p. 151, Cf. voisin, Op. Cit. T. ii, pp. 84 - 58.

قضائية ضد شركة قناة السويس أمام الدائرة التجارية بمحكمة باريس فى ١٣ يونيه وفى يوم ٢٦ من نفس الشهر بدأت القضية أمام محكمة السين بباريس مستندة فى دعواها أنه يجب أخذ الحمولة الرسمية المدونة فى مستندات السفينة كأساس لرسوم المرور دون غيرها من الحمولات . وأيدت المحكمة التجارية الفرنسية فى بادىء الأمر دعوى الشركة الملاحية الفرنسية ، إلا أن شركة قناة السويس استأنفت الدعوى أمام محكمة باريس للاستئناف فحكمت لصالحها . وكذلك أيدت هذا الحكم محكمة النقض الفرنسية . وجاء فى الأسباب التى اعتمدت عليها محكمتا الاستئناف والنقض بباريس إشارة صريحة على أن تقدير رسوم المرور ومعرفة حمولة السفن ، إنما هى عمل من أعمال السيادة وكان يجب أن تعين فى عقود الالتزام ، وجاء فى الحكم أن الشركة اضطرت إغفال النص فى عقد الامتياز لأن تعين هى قاعدة معرفة حمولة السفينة إلى أن تعين من الدولة صاحبة السيادة فى وضع طريقة تقدير حمولة السفن المارة بالقناة ، وأنها لا تقيد بالحمولة الواردة بمستندات السفينة (١) .

ويعلق الدكتور الحفناوى — على هذا الحكم « بأنه أخطأ إذ أجاز للشركة، وهى من أشخاص القانون الخاص أن تباشر عملا من أعمال السيادة » (٢) .

وعندما صدر الحكم الابتدائى لمصلحة شركة المساجيرى ماريتيم ضد شركة قناة السويس وخشيت أن يأتى الحكم الاستئنافى مؤيداً للحكم المذكور اضطر دى

---

(١) قضية شركة « مساجيرى » الملاحية الفرنسية منشورة بتفاصيلها بإسهاب فى ملحق جريدة شركة قناة السويس B. D. العدد رقم ٤٣ بتاريخ ٢ مارس ١٨٧٣ من ص ٣ الى ص ٤٠ .

(٢) الحفناوى — جـ ٢ ص ١١٧ .

لسبس بأن يستغيث بوزارة الخارجية الفرنسية طالباً منها التدخل لدى الباب العالى ليصدر هو اللائحة التى تعيد طريقة جباية الرسوم بحيث تكون محققة لمصلحة شركة قناة السويس . ولما خسرت شركة « مساجيرى ماريتيم » القضية استئنافياً إتصلت بشركات الملاحة الانجليزيه وحثتها للإلتجاء لوزارة الخارجية البريطانية لتعالج المسألة بنفسها بما يكفل مصالح شركات الملاحة، وتمكينها من دفع الرسوم على أساس الحمولة التى تعينها السفن بمستنداتها (١) .

ولم يستمر نجاح دى لسبس كثيراً فإن المشكلة سرعان ما انتقلت إلى الاطار الدبلوماسى ذلك أن شركات الملاحة رأت أن تحقق أهدافها بالطريق الدبلوماسى فلجأت كل شركة بالشكوى لوزارة خارجيتها للدفاع عن مصالحها أمام السلطان العثمانى ، فقد قام ملاك السفن الايطاليين والنمساويين بالشكوى لحكوماتهم (٢). وبذلك أصبحت القضية صراعاً بين شركة قناة السويس وشركات الملاحة وانتقلت إلى أيدى رجال السياسة .

ويدافع « شارل رو » عن موقف شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية وأيضا عن موقف دى لسبس بقوله : « قد يعترض البعض على طبيعة هذا التحالف الاتفاقى وهذا يؤكد أن شركة « مساجيرى ماريتيم » هى التى قد أثارتها . وقد جر ذلك الدبلوماسية الأجنبية فى صراع مع شركة قناة السويس . وأن المؤرخين المحايدين ايرون أن هذا يرجع للمشاكل التجارية . فشركة المساجيرى دعمت مصالحها تماماً مثل شركة قناة السويس هى الاخرى تدافع عن مصالحها . وعلى الرغم من اختلاف المصالح ،فإنه فى عام ١٨٩٦ أصبح رئيس مجلس ادارة شركة

---

(١) المرجع السابق ص ١١٨ .

(2) Roux; J. C. OP. Cit, T, ii p. 14,

« مساجيرى ماريتيم » عضوا فى مجلس ادارة شركة قناة السويس » (١) .

وهنا يجدر بنا التوقف عند نقطتين قانونيتين هامتين وهما : أولا : مدى أحقية مصر فى البت فى مشكلة الحمولة ورسوم المرور ، ثانياً : مسألة الاحتكام إلى المحاكم الوطنية المصرية عندما تنشب منازعات خاصة بشركة قناة السويس . فرسوم المرور التى تحصلها شركة قناة السويس من السفن إنما هو بترخيص من الحكومة المصرية وأساسها القانونى هو سيادة الدولة المصرية على إقليمها ومياهها . فهو لا يختلف من هذه الناحية عن الرسوم الجمركية التى تحصلها الدولة . ونص عقد الامتياز الأول ( ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ ) قد ورد ببنده السادس بخصوص رسوم المرور :

« توضع تعريفة رسوم المرور فى قناة السويس بالاتفاق بين الشركة ووالى مصر وتحصل هذه التعريفة بمعرفة عمال الشركة على أساس المساواة فى المعاملة لجميع الأجناس » (٢) .

ولكن المشكلة ترجع إلى تقصير الحكومة المصرية لأنها لم تصدر منذ افتتاح القناة قانوناً يحدد كيفية تقدير حمولة السفن العابرة للقناة . وتضع بذلك قاعدة تكفل المساواة وتمنع الغبن الذى يصيب الدولة فى اقتضاء الرسوم . إلا أن الاضطرابات السياسية فى مصر فى فترة الافتتاح وقلة الدراية وقصر النظر ،

---

(1) Ibid· P. 14 .

هاجمت شركة قناة السويس شركة الملاحة الفرنسية « مساجيرى » هجوما عنيفا على صفحات جريدة قناة السويس واتهمتها باثارة الشركات الملاحية ضدها . راجع :

Bulletin Décadaire, No 56 Bis, 17 - 7 - 1873 pp, 7 - 9 .

(٢) الحفناوى ، حـ٤ ص ٤٢٧ ، وراجع أيضا — بطرس غالى بطرس — قناة السويس ومشكلاتها ص ١ — ٢ .

ووطأة النفوذ الأجنبي ، كل ذلك كان من أسباب غفلة الحكومة المصرية عن هذا الواجب فتصدت الشركة لتتوسع فى استخدام ما للحكومة المصرية من حقوق السيادة . حتى لتوشك الشركة أن تكون دولة داخل دولة .

ومن العجيب أن الخديوى اسماعيل قد قام بزيارة رسمية للقسطنطينية فى ٢٥ يونيه ١٨٧٢ ابان مشكلة رسوم المرور ، وكانت هذه المشكلة من بين المسائل التى ناقشها مع السلطان (١) ومع ذلك لم يرد الينا فى المراجع التى تحت ايدينا ما يوضح موقفه من هذه الأزمة الخطيرة وربما يرجع عدم اهتمام اسماعيل بمشكلة رسوم المرور لعدة عوامل — بالاضافة للعوامل السابق ذكرها — منها انشغاله بمصالحه السلطان ، بالاضافة إلى أن أسهم قناة السويس التى تملكها مصر كانت محرومة من الفوائد(٢) . وعلى هذا تتخذ الموقف السلبى المذكور من المشكلة وتركها للباب العالى ليتصرف فيها .

هذا ويذكر فوازان بك أن ممثل الحكومة المصرية لدى شركة قناة السويس ( حسب المادة ٩ من عقد الامتياز ١٨٥٦ ) (٣) لم يثر أى اعتراضات على قرار الشركة (٤) .

---

(1) Sammarco;, Op. Cit. T. iii, pp. 215 - 216 .

(٢) راجع الباب الثالث « بيع أسهم مصر فى قناة السويس » ــ الفصل الاول من قصة الاسهم .

(٣) المادة ١٩ من فرمان ١٨٥٦ : « تحتفظ الحكومة بحق إيفاد مندوب خاص لها فى مركز ادارة يتقاضى منها مرتبة ويمثل لدى اداراتهـا حقوق الحكومـة المصرية ومصالحها فيما يتصل بتنفيذ أحكام هذا الفرمان ، وعلى الشركة إذا كان مركز اداراتهـا خارج القطر المصرى أن تعين وكيـلا أعلى يمثلهـا بمدينة الاسكندرية مزوداً بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا » .

(4) Voisin, Op. Cit. Footnote p. 97.

أما الجانب الثانى وهو مسألة الاحتكام للقضاء المصرى فى موضوع خطير وهو تحديد حمولة السفن وشرح ما تعنيه كلمة « طن سعة » الواردة بعقد الامتياز ، إنما هو فى الواقع من صميم اختصاص القضاء المصرى وليس القضاء الفرنسى . فلقد جاء بالمادة ١٦ من اتفاقية ٢٣ فبراير ١٨٦٦ : « ان الشركة العامة لقناة السويس البحرية شركة مصرية وأنها تخضع لقوانين البلاد وعرفها . . . تعرض المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة على المحاكم المحلية فتفصل فيها طبقا لقوانين البلاد . . . » (١) .

وقد أرسل نوبار باشا إلى دى لسبس بأن الشركة مصرية بلا جدال ، وعلى ذلك فإن جميع المنازعات والقضايا الخاصة بالشركة يجب عرضها على المحاكم المصرية . ذلك أن شركة قناة السويس بإعتراف دى لسبس نفسه أمام الجمعية العمومية للمساهمين — إنما هى شركة مصرية — ويخطره بأن الخديوى يطالبه بالتخلى عن تفسيراته لعقد الامتياز وأن يلتزم بنصوص الاتفاقيات (٢) .
وأيدت الحكومة البريطانية وجهة النظر المصرية بضرورة عرض القضايا على المحاكم المصرية ، وتساءلت الحكومة البريطانية ، هل تريد الشركة أن تعامل كشركة فرنسية وليست مصرية؟ فانها عندئذ قد تصبح من أجل الرسوم فى أيدى الدول الاوربية دون غيرها . بل إن القناة فى الواقع ستكف عن كونها مصرية أو تركية لتصبح فرنسية ولسنا هنا فى حاجة إلى أن نستنتج المشاكل التى قد تثار وتترتب على هذه المسألة (٣) .

---

(1) Fitzgerald., Op. Cit. T. ii, pp. 143 – 144.
(2) Ibid. pp. 146 - 151.
(3) Ibid. pp. 164 - 165.

إلا أن دى لسبس وماله من نفوذ سياسى وعلاقاته بزعماء فرنسا واعتماده على نظام الامتيازات الأجنبية ( Capitulation ) فسر عقد الإمتياز ، بأن المقصود من المحاكم المصرية ، هو المحكمة القنصلية فى مصر . وساندت حكومة الجمهورية الفرنسية — ممثلة فى وزير خارجيتها « ريموستات » Remustat — وجهة نظر دى لسبس (١) .

ويعلق ( فيتزجيرالد ) على موقف التناقض الذى وقفه دى لسبس عندما ثارت قضية الشركة الملاحية الفرنسية « مساجيرى ماريتيم » ، فقد سافر دى لسبس للآستانة فى ٩ نوفمبر ١٨٧٢ وأخبر وزير خارجية تركيا قبل صدور الحكم فى القضية بأنه قد أخطر رئيس المحكمة التجارية فى السين بأنه غير مسئول عما يترتب عليه من اعتراض الباب العالى ، نظراً لعدم اختصاص محاكم باريس لهذه القضية . وأن الخديوى فى مصر أيد وجهة نظره . وأخبر دى لسبس الباب العالى أنه على استعداد لامداده بتفاصيل النزاع مع شركة « المساجيرى » بخصوص رسوم المرور ، وأنه سيلتزم بالقرار الذى يصدره الباب العالى (٢) .
كما حاول دى لسبس أن يؤكد للباب العالى ضرورة ايجاد تعويض عادل لرأسمال حملة الأسهم الذى إستثمر فى المشروع (٣) .

وكانت حركة دى لسبس فى كل الاتجاهات ، إبان تلك الأزمة الخطيرة التى واجهت الشركة ، فنجده يسارع للآستانة كما رأينا وذلك للتأثير على الباب العالى فى قضية « المساجيرى ماريتيم » وواصل اتصالاته فى نفس الوقت بالحكومة الفرنسية فشرح لها وجهة نظر الشركة فى حمولة قناة السويس ، وتفسيره

(1) Ibid pp. 144 - 145.
(2) Ibid. pp. 168 - 9. cf. Voisin, P. 92.
(3) B. D. No. 34, 2. 12. 1872. P. S.

لكلمة « طن سعة » بأنها تعنى سعة السفينة الحقيقية وليست الواردة فى مستنداتها حيث أنها تختلف من دولة لأخرى وقد تبنت وزارة الخارجية الفرنسية وجهه نظره وعرضتها على الباب العالى (١) كذلك اتخذ دى لسبس موقفاً يتسم بالقوة والتحدى أمام احتجاجات الحكومات وملاك السفن من مسألة الحمولة الجديدة .

ويتضح ذلك من خطابه إلى « دانيل لانج » فى لندن بقوله : « حيث أننا المعنيون بالمسألة ، فنستطيع الرد على هؤلاء غير المقتنعين بشروطنا ؛ عليهم أن يستخدموا طريق السكك الحديدية المصرية ، وإذا فضلوا الدوران حول رأس الرجاء الصالح بسفنهم كما كانوا يفعلون من قبل ، فعليهم القيام بذلك ، وأن هؤلاء الذين لا يريدون دفع الرسوم الجديدة مقدما قبل عبورهم القناة فلن يسمح لهم بالعبور » (٢) .

ويرجع هذا الموقف الذى اتسم بالتحدى إلى اعتماد دى لسبس على نفوذ صديقه « بارثليمى سانت هيلير » ( Barthélemy St. Hilaire ) (٣) — والذى كان مرتبطاً مع دى لسبس فى مشروع قناة السويس — وعن طريقه حصل دى لسبس على مساندة « تيير » Thiers رئيس الجمهورية الفرنسية الثالثة . فاستغل دى لسبس هذه الصلة برئيس الجمهورية الفرنسية لممارسة الضغط على الباب العالى . وقد تطلب هذا أيضاً ضغطاً معاكساً من جانب السفير البريطانى لمنع السلطان من إعطاء موافقته وتصديقه على نظام الرسوم الجديد (٤) .

---

(١) راجع خطاب دى لسبس لوزارة الخارجية الفرنسية فى ١٨٧٢/٧/٤ ورسالة الخارجية الفرنسية إلى سفيرها بالاستانة فى ١٨٧٤/٧/٢٠ . Voisin, P, 86

(2) Marlowe, Op, Cit, P, 288,

(٣) كان بارثليمى سانت هيلير يشغل منصب سكرتير خاص لتيير . ثم شغل منصب وزير خارجية فرنسا بعد ذلك .

(4) Marlowe, Op, Cit, P, 289,

أما بالنسبة لموقف الحكومة العثمانية ، فقد احتج الباب العالى على نظام الحمولة الجديد الذى أعلنته الشركة بدون تصديق السلطان عليه . وأرسل وزير الخارجية التركى ، لسفيره فى فرنسا ، يخبره أن الحكومة التركية تنتظر مع الدول الأخرى مسألة ايجاد حمولة موحدة ( Une Unité de tonnage ) وبالتالى التوصل إلى قانون يرضى بقدر الامكان متطلبات التجارة البحرية ، وفى نفس الوقت احتياجات شركة القناة (١) .

وعندما لجأ دى لسبس إلى الباب العالى ليستعين به فى قضية المساجيرى ماريتيم — كما رأينا — أحست الحكومة العثمانية أنها سيدة الموقف وأن من حقها البت فى الموضوع . وأرسلت مذكرة بهذا الخصوص لسفيرها فى باريس عن موضوع عرض المنازعات القضائية على المحاكم المصرية و كذلك التوصل إلى تفاهم مع الدول الأخرى على نظام موحد يتخذ أساساً للرسوم (٢) وقد رأت الحكومة العثمانية أن تكون الرسوم على حمولة السفينة الكلية كما هى واردة بسجلات السفينة مع الأخذ فى الاعتبار الاستنزالات الخاصة بغرف الالآت المسيرة للسفينة وأماكن الفحم ، كما هو موجود فى نظام الحمولة لنهر الدانوب وهو يمثل نسبة ٣٢ ٪ من الحمولة الكلية للسفينه البخارية ذات الرفاص ونسبة ٣٧ ٪ للسفن التى تسير بالدواليب الدافعة : ( Paddles ) (٣) .

وفى مجال دفاع الحكومة الفرنسية عن شركة قناة السويس يذكر « هاركورت » ، وزير خارجية فرنسا ، أن الحكومة البريطانية تدافع بطبيعة

---

(1) Voisin, Op, Cit. T, 2, P. 95.

(2) B. D, No, 33, 16. 11. 1872; Cf, Fitzg rald, Op, Cit, PP, 169 - 171,

(3) Fitzgerald, Op, Cit, pp, 153 – 154

الحال عن مصالح الشركات الملاحية البريطانية ، كما وأن الحكومة الفرنسية هي أيضاً مهتمة بمصالح حملة أسهم القناة، وترى أنه من غير المعقول أن يخسر المساهمون من مشروع يستفيد منه أصحاب السفن والتجارة. فالحكومة الفرنسية تربط بين مصالح المساهمين وملاك السفن ، وتطلب من حكومة انجلترا ألا تمارس الضغط على الباب العالي بشكل يعرض وجود شركة قناة السويس للخطر (١) . وتفسر فرنسا وجهة نظرها في مشكلة الحمولة أن ذلك نتيجة عدم وجود نظام للحمولة سواء في مصر أو في تركيا ، ومن هنا نشأت المشكلة من تفسير عبارة « طن سعة » ، وهل تحتسب الحمولة بالوزن أي وزن الشحنة ، أم بقياس الفراغات ؟ . وأن كان « تيير » — رئيس الجمهورية — يتفق تماما مع تفسير دي لسبس لهذه العبارة الواردة بعقد الامتياز (٢) .

وكان الأتراك يخشون المساندة الفرنسية لدى لسبس . يتضح ذلك من شكوى « هنري اليوت » سفير انجلترا بالاستانة من أن المراسلات البريطانية مع لورد ليونز في باريس والتي أرسلت بصفة سرية إلى وزير خارجية فرنسا سرعان ما كانت تنتقل وبسرعة إلى يد دي لسبس الذي أمضى معظم عام ١٨٧٣ بالقسطنطينية محاولا التأثير على الباب العالي للحصول على موافقته على رسوم المرور الجديدة(٣).

رأت الحكومة البريطانيه أن شركة قناة السويس قد رفعت رسوم المرور بدون وجه حق ، وبالتالي أعطت الحكومة تعليمات لمواطنيها بدفع هذه الرسوم مع التحفظ ، وأنه يجب دراسة مسألة معدل رسوم المرور الواجب تحصيلها بعد تصديق الباب العالي عليها . كذلك نوه جرانفيل — وزير خارجية بريطانيا —

(1) Fitzgerald, Op, Cit, p, 175.
(2) Marlowe, Op, Cit, Footnote, P, 321.
(3) Malrowe, Op, Cit, P, 321.

بأنه ليس من مصلحة أحد أن تفلس شركة قناة السويس[1] ثم أرسل للقسطنطينية يوضح رغبة حكومة جلالة الملكة فى عرض الأمر على مؤتمر دولى وابلاغ الدول البحرية بذلك وان انجلترا على استعداد للمساهمة فى المؤتمر المكون من الدول البحرية المهتمة بالمسألة للتوصل إلى اتفاق بشأن كيفية احتساب الحمولة[2] لأنه ليس من حق الشركة تفسير نصوص عقد الامتياز على هواها ولا يمكن الموافقة على رأى الشركة بخصوص تفسيرها لمعنى كلمة الطن، لأن تفسير كلمة الطن لمصلحة الشركة سيؤدى فى النهاية لمشاكل كثيرة، وأن الحكومة الانجليزية ترى أن سعة السفينة إنما تعنى الوزن المحمول أو سعة الفراغ الذى يحتوى شحنة السفينة والطن فى غياب نظام حمولة مصرى وتركى قد يعنى إما طن انجليزى أو فرنسى أو أى طن دولى آخر، وإذا كان على سبيل المثال طن انجليزى فأى طن يعنى؟ الطن الخاص بالحمولة الكلية أم الصافيه أم المسجلة؟ وكذلك هناك مشكلة بالنسبة لسفن الركاب وناقلات الجنود وذلك لكبر حجم حمولاتها الكلية. وبطبيعة الحال لا تستطيع الحكومة البريطانية البت فى هذا الموضوع إلا بعد أخذ رأى الدول البحرية بهذا الشأن[3]. ولكن شركة قناة السويس تمسكت بوجهة نظرها فى نظام الحمولة الجديد باحتساب رسوم المرور على الحمولة الكلية حسب الطريقة التى أعلنتها[4].

---

(1) Fitzgerald, Op. Cit, pp. 176 - 177.

(2) Ibid, P. 178.

(3) Fitzgerald, Op. Cit, pp, 161 - 164.

(٤) وهذه الطريقة يمكن ضرب مثالى عملى بسيط لها: سفينة حمولتها الكلية (حسب النظام الانجليزى) = ١٠٠ طن. تقوم الشركة باحتساب حمولتها كالآتى :-

الحمولة الكلية لقناة السويس = ١٠٠ x ١٣٠ ٪ = ١٣٠

- ناقص (استنزالات الجهاز المحرك للسفينة بواقع ٢٥ ٪ من الحمولة الكلية) = =

إن هذا الخلاف فى وجهات النظر حول رسوم المرور فى القناة أدى فى النهاية إلى عقد مؤتمر دولى ليبحث هذا الموضوع . فالإجراء الذى اتخذته شركة قناة السويس ، بتطبيق نظام جديد للحمولة اعتباراً من أو يوليو ١٨٧٢ ، قد أثار كما رأينا ، احتجاجات حادة فى العالم البحرى وتدخلات الحكومات لحماية ملاك السفن لدى السلطة التى منحت عقد الامتياز لتحديد المقصود بكلمة « طن سعة » وبذلك تحولت المشكلة الفنية إلى مشكلة سياسية ، واندلع صراع النفوذ حول الباب العالى الذى عجز عن ايجاد حل للمشكلة . ولجأ السلطان إلى إعلان تصريحات ترضى الطرفين . وأخيراً قرر إحالة الموضوع إلى لجنة دولية تعقد بالاستانة بعد أن بلغ الضغط الدبلوماسى من الطرفين — انجلترا وفرنسا — مداه على الباب العالى .

ورغبت انجلترا فى عقد المؤتمر المقترح فى لندن ، على أن يبحث طريقه تعديل رسوم المرور وإنشاء نظام عالمى موحد للحموله وطريقه فرض الرسوم مستقبلا لأن زيادة رسوم المرور من جانب الشركه إنما هو عمل غير قانونى . وطلبت الحكومه الانجليزيه من الباب العالى ممارسة سلطاته على الشركه لرد فرق الرسوم المحصله من السفن البريطانية والتى دفعتها تحت الاحتجاج منذ يوليو ١٨٧٢ ،

---

= ١٣٠ x ٢٥ ٪ = ٣٢٫٥ طن

٠٠ الحمولة الصافية لقناة السويس = ١٣٠ — ٣٢٫٥ = ٩٧٫٥ طن

وحيث أن هذا الرقم قريب من الحمولة الكلية الأصلية للسفينة لذلك أخذت الشركة برقم الحمولة الكلية للسفينة قبل التعديل ، حسب النظام الانجليزى مباشرة كأساس يحسب عليه رسوم العبور . راجع :

Parl. P. Egypt. No. 5 (1876): P. 3; Cf. Fitzgerald, Op. Cit. P. 156.

وكذلك فوائدها . وأرسلت الحكومه بهذه الآراء إلى ممثليها فى الدول البحريه (١) .

وهكذا تحت ضغط من بريطانيا دعا الباب العالى — فى يناير ١٨٧٣ — الدول المعنية للنظر فى أمر عقد مؤتمر دولى بالاستانة لمناقشه موضوع الحمولة . وبعثت الحكومة العثمانية بمذكرتها لممثليها لدى الدول تعلن فيه أنه يجب التوصل إلى نظام عالمى موحد لقياس السفن وكذلك للتوصل إلى تحديد « للطن النموذجى» ( Standard Tonn ) (٢) . ورحبت الدول بفكرة عقد المؤتمر وطلبت انجلترا أن تكون قرارات النهائية للمؤتمر مقبولة بالإجماع من جانب كل الدول، بينما أعلن « الكونت ريموسات» وزير خارجية فرنسا بعض التحفظات وهى: « من الضرورى قبل عقد المؤتمر أن يقرر الباب العالى ما إذا كانت الرسوم فى قناة السويس تكون على أساس الحمولة المستعملة أم الحمولة الرسمية فقط . ذلك أن النزاع الذى نشب بين ملاك السفن والشركة نشأ أصلاً من تفسير عبارة «طن سعة » الواردة بفرمان الامتياز . وأن على الباب العالى تحديد معنى هذه الكلمة وإلا فإن إجتماع المؤتمر سيكون بغير هدف ، وأن الحكومة الفرنسية لا تعارض فكرة عقد مؤتمر دولى بل إنها ستمد له كل عون فى مقدورها ، وإن كانت ترى أنه من الصعب توصل الدول إلى نظام عالمى موحد للحمولة يعطى نتائج حقيقية، وأن محاولة خفض رسوم المرور سيؤدى بالضرورة إلى زيادة فى الحمولة الرسمية » (٣) .

---

(1) Ibid: pp: 181 - 183.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii p. 187; Cf. Marlow, The Making of S.C; Cf. p. 282; C. Roux p. 15.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. pp. 187 189; Cf.J.C. Roux, Op. Cit. p. 15.

من هذا يتضح أن الحكومة الفرنسية حاولت فصل موضوع تفسير كلمة طن عن موضوع توحيد الحمولة بين الدول .

وفى رسالة بعثها الصدر الأعظم للخديوى اسماعيل بخصوص هذه المشكلة بين فيها أنه قد ترتب على موقف الشركة إثارة دول كثيرة وقيام كل من طرفى النزاع بإعطاء تفسيرات للحكومة التركية لنصوص عقد الإمتياز الذى صدق عليه الباب العالى . ونتيجة لذلك فانه يقتضى إعطاء تفسير واضح لكلمة ( طن سعة )، والتسوية فى المعاملة بين كافة السفن . إلا أن المشكلة أن الدول لم تتبـــع نظاماً موحداً للحمولة . ولما كان نظام مورسوم الانجليزى فى الحمولة أكثر وضوحاً ، فقد رأى الباب العالى أن نظام الحمولة الصافية « Net tonnage » هو الذى يجب إتباعه. ومن الضرورى عندئذ عقد مؤتمر دولى لتحديد السعة المستخدمة ، وقد تعرض الباب العالى للضغط من جانب ( انجلترا وفرنسا ) فالإنجليز يرغبون فى عودة الشركة للنظام القديم فى التعريفة إلى أن يقرر المؤتمر حل المشكلة ، والفرنسيون يساندون دى لسبس ، ولهذا تأتى هذه الشروح (١) .
وتتلخص وجهة نظر الحكومة العثمانية إزاء المشكلة فى أن شركة قناة السويس من حقها تحصيل الرسوم على أساس الحمولة الصافية للسفينه مقاسة على أساس نظام (مورسوم) وذلك إلى أن يتم اتخاذ نظام عالمى للحمولة فى المؤتمر المزمع عقده(٢).

أما الحكومة البريطانية فقد رأت أن تقوم فرنسا بالضغط عــلى شركة

---

(1) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii pp. 195 - 198; Cf. J. C. Roux, Op. Cit., T. ii, pp. 15 - 16.

(٢) خطاب رشيد باشا إلى سفير فرنسا بالاستانة ١٨٧٣/٨/١٣ ـ أنظر :
Fitzgerald, Op. Cit. T, ii pp. 199 - 201.

قناة السويس لتنفيذ قرار الباب العالى – السابق ذكره – لحين صدور قرارات المؤتمر الدولى للحمولة المزمع عقده بالاستانه ، إلا أن سفير فرنسا فى لندن — «دوق دى بروجلى» ( Duc de Broglie ) — ردّ بأن الحكومة الفرنسيه تأثير ضعيف على شركة قناة السويس وأن رئيسها رجل نشيط متشدد الآراء ( Strong Opinion ) ولذا فمن الصعب أن يتخلى عن إيمانه بمسألة حقوق ومصلحة حملة الأسهم . وأضاف « بروجلى » أنه يجب التنويه بأن الشركة ليست شركة فرنسية ، وأن الشكاوى والقرارات ضدها إنما هى من اختصاص المحاكم الأهلية المصرية . وأنه يعتقد بأن هذه هى القضية حالياً ومستقبلا إلى أن يتم إصلاح النظام القضائى فى مصر . وأنه قد أوضح ذلك لشركة قناة السويس(1).

يتضح من هذا محاولة الحكومة الفرنسية حصر الأزمة فى نطاق محلى ، والعودة بالتسليم بحق مصر فى مناقشة الخلافات والمشاكل الخاصة بحق من حقوق السيادة مثل مسألة رسوم المرور . ذلك أن فرنسا كانت تعلم أن أى مناقشة دولية لهذه المشكلة ستكون فيه خاسرة لما للنفوذ الانجليزى على الاستانه وعلى الدول البحرية الأخرى . وهكذا نجدهم يلجأون للحق إذا كان ذلك يعمل لمصلحتهم .

لهذا تعبر الحكومة الفرنسية عن رأيها بأنه على شركة قناة السويس التصرف حالياً على مسئوليتها وإذا تضرر أحد من ذلك فعليه أن يبحث عن التعويض لدى المحاكم المصرية (2) .

أما وجهة نظر جرانفيل ، نتيجة مباحثاته مع المسئولين الفرنسيين ، أنه لا يتوقع كثيراً من المؤتمر الدولى للحمولة طالما أن القوتين (انجلترا وفرنسا) قد تعارضت

---

(1) Fitzgerald' T. ii, Op. Cit. pp. 204 - 205.

(2) Ibid, P, 206.

وجهات نظرهما ومصالحهما تمام التعارض. وأن الانجليز ناقشوا الموضوع بروح ليبرالية مع شركة قناة السويس، فقد أعلنت حكومة جلالة الملكة: «أنها لا تعارض فى إعادة النظر فى مسألة رسوم المرور من حيث مستواها وكميتها، وأن نظام «مورسوم» يجب تأييده كنظام للحمولة وحيد ومعقول. وفى حالة إتخاذ رسوم المرور على الحمولة الكليه بدون استنزالات، عندئذ يجب تخفيض رسم العشرة فرنكات بحيث لا تتأثر إيرادات الشركه وبشكل معقول يجعلها تواصل مهامها». تلك كانت تعليمات الحكومه البريطانية الموجهة إلى كل من الكولونيل ستوكس «Stokes» وسير ب. فرانسيس «Sir P. Francis» الممثلين البريطانيين فى المؤتمر الدولى المزمع عقده (١).

وفى محاوله للتأثير على الباب العالى سافر دى لسبس كعادته للاستانه فى ١٧ يناير ١٨٧٣، فى الوقت الذى دعى السلطان لعقد مؤتمر دولى، محاولا حصر المشكله فى نطاق اختصاص كل من الباب العالى والخديوى، فإقترح على الباب العالى أن يقوم بمثل عن الخديوى وتحت إشراف السلطان لإيجاد حل رسمى لمسأله هامه للتجارة العالميه، وسيكون دى لسبس فى هذه الحاله تحت تصرف الباب العالى بهذا الخصوص(٢). ومكث دى لسبس بالاستانه خمسة أشهر للدفاع عن حقوق مساهمى شركه قناة السويس، كما كان السفير الفرنسى بالاستانة يؤيد دى لسبس ويدعو إلى المحافظه على الحاله الراهنه «Status quo» إلى أن تتمكن الدول البحريه من تحديد طريقه قياس الجزء المستعمل من السفن، ولاقتباس

---

(1) Ibid. pp, 207 - 209.

(2) Voisin pp. 98 - 99

(مذكرة ١٧ يناير ١٨٧٣ بمعرفة دى لسبس للحكومة العثمانية)

نظام عالمي موحد للحمولة تطبقه كل الدول لا يختلف عما اتخذته وتطبقه شركة قناة السويس وتمسكت الشركة بحقها الذى كفلته لها نصوص عقد الإمتياز ولا تسمح بخرقه من جانب واحد (١) .

وفى هذه الفترة التى مكث بها دى لسبس بالإستانه جرى حديث بينه وبين الصدر الأعظـــم فى ١٢ مايو ١٨٧٣ سجله دى لسبس وبعث به لمختلف السفارات . ودافع دى لسبس فى تلك المناقشات عن موقف الشركة بأن معها عقداً للتنفيذ وأن من واجبه منع الحكومة المتعاقده من تغيير فرمان الإمتياز أو تحريف أو تشويه العقد الذى يربط بين الطرفين . وختم دى لسبس حديثه مع الصدر الأعظم بأنه سيقدم احتجاجه مكتوباً ، ليس فقط عن الأعمال التمهيدية للمؤتمر ولكن أيضاً على طريقة تشكيل المؤتمر ، وأنه سيقدم احتجاجه للسفارة الفرنسية (٢) . أحس دى لسبس بفشل مساعيه لدى الباب العالى لمنع أى تكتل دولى لمناقشة تصرفاته المستبدة فى مرفق عالمى . وغاب عن دى لسبس أنه الآن يتعامل مع قوى دولية وليس مع الخديوى أو الباب العالى فقط كما كان من قبل . وأن هذه القوى الدولية تعمل على حسم موضوع خطير سيؤثر على تجارتها وسفنها .

وعندما أحس دى لسبس بفشله أعلن تمسكه وبشدة بنصوص المـــادة ١٧ من فرمان ١٨٥٦ (٣) .

وجهت الحكومة العثمانية الدعوة رسمياً للحكومات المعنية بتاريخ ١٣ أغسطس ١٨٧٣ . بانعقاد مؤتمر دولى للحمولة بالقسطنطينية . ولم تجتمع الدول إلا أعتباراً من ٦ أكتوبر ١٨٧٣ (٤) .

---

(1) Ibid pp. 115 - 116.
(2) Fitzgerald, Op. Cit., T. ii. pp. 190 - 192.
(3) Ibid. P. 211.
(4) Voisin - Bey, Op. Cit., T. ii, P. 127.

اشترك فى هذا المؤتمر ١٢ دولة هى : ( المانيا - النمسا - بلجيكا - اسبانيا - فرنسا - انجلترا - اليونان - ايطاليا - هولندا - الروسيا - السويد - تركيا ) (١) .

وكذلك اشترك فى هذا المؤتمر مدير شركة P & O الملاحية البريطانية كمراقب فى المؤتمر نظراً لان شركته سوف تتأثر وبشكل خطير بقرارات المؤتمر (٢). ومن الغريب أن مصر صاحبة الحق الشرعى فى المسألة لم تمثل فى المؤتمر. كذلك اشترك مندوب شركة « مساجيرى ماريتيم » الفرنسية . ولم تشترك مصر أو الولايات المتحدة فى المؤتمر ولا شركة قناة السويس (٣) .

بدأ المؤتمر جلساته وإختير أدهم باشا (المندوب العثمانى) رئيساً له وإستمرت جلسات المؤتمر حتى يوم ١٨ ديسمبر ١٨٧٣ ، وكانت تعقد جلستين فى الاسبوع (٤) وخصصت الجلسات الثلاث الاولى للإجراءات التنظيمية للمؤتمر . وفى الجلسة الرابعة تلى رئيس المؤتمر إقتراح دى لسبس والمقدم إلى نوبار باشا فى ١٨٧٣/٩/٩ لتحديد طن نموذجى عالمى يتفق عليه جميع الأعضاء من الوجهة العلمية بحيث يمثل السعة المستخدمة فى السفن . ثم عرض رئيس المؤتمر إقتراحه بتحديد معنى كل من : الحمولة الكلية والحمولة الصافية . أما المندوب الفرنسى فكانت وجهة نظره إعطاء الأولوية للموضوعات الخاصة بقناة السويس مباشرة . ولكن مندوبى كل من إنجلترا وهولندا وإسبانيا والسويد والنرويج إعترضوا على ذلك . ورد مندوب روسيا والمانيا على مندوب فرنسا ، أنه عند دراسة مسألة توحيد الحمولة فإن ذلك

---

(1) Roux, Op. Cit. T. II pp. 16-17, Cf Voisin, Op. Cit. 143-4.

(2) Fitzgerald, pp. 211 - 212.

(3) Fitzgerald, Op. Cit. T· ii, pp. 212 - 213.

(4) Ibid: pp. 213—214.

سيستلزم بطبيعة الحال دراسة مسألة الحمولة فى قناة السويس. وعبّر رئيس المؤتمر عن وجهة نظره بأن تعطى الأولوية لدراسة موضوع الحمولة، إلا أن المندوب الفرنسى أصر على مناقشة مسألة الحمولة فى قناة السويس أولاً على أساس أن دراسة توحيد الحمولة الدولية مشكلة ضخمة وستثير فى رأيه الكثير من الإضطرابات. إلا أن مندوب فرنسا أذعن وإضطر للتصويت مع رأى الأغلبية(١).

وهكذا يرى الباحث أن مسألة قناة السويس إنما كانت من بادىء الأمر مسألة عالمية وإقرار الأمور المتعلقة بها إنما هو إقرار فى بعض الأحيان لمسائل عالمية والقناة أساساً حفرت لخدمة الإنسانية وقضية السلام. فهى جزء من السلام العالمى والقضايا التى أثارتها القناة منذ إفتتاحها ــ مثل مشكلة توحيد الحمولة بين الدول ــ ما زالت حتى اليوم موضوع بحث ودراسة مستمر من جانب الدول البحرية فى المنظمه التابعة للأمم المتحدة المعروفة باسم : ( إمكو ) I. M. C. O. « المنظمة البحرية الدولية الإستشارية » والتى تحاول التوصل لإيجاد نظام حمولة دولى موحد معترف به من جانب كل الدول(٢).

وإذا تابعنا جلسات مؤتمر الإستانة الدولى، نجد فى الجلسة الخامسة ــ ١٨ أكتوبر ١٨٧٣ ــ قد دارت دراسة عامة عن الحمولة الكلية للسفينة. تكلم فيها مندوب هولندا بإسهاب عن تاريخ الحمولة خلال القرون الثلاث السابقة. ثم تحدث بعده مندوب إنجلترا فعبر عن وجهة نظر بلاده، وأوضح سهولة إستخدام نظام « مورسوم » فى تقدير حمولة السفينة، وذكر أن الطن الذى يعنيه

---

(1) Fitzgerald., Op. Cit., T. 2. p. 215; Cf. Voisin, p 145—6.

(٢) السيد حسين جلال ــ دراسات عن السفينة والحمولة والرسوم الملاحية ( مطابع هيئة قناه السويس ــ ١٩٧٨ ) ص ٦٦ .

هذا النظام هو طن فراغ وكل ١٠٠ قدم مكعب يساوى طن ، وهو ليس عملية حسابية نظرية ، بل هو قياس حقيق للسعة يستخدم فى كافة الظروف بدقة وحتى فى قياس السعة المستخدمة للسفينة . ودال ستوكس — المندوب البريطانى — على سهولة تطبيق هذا النظام إلى مسارعة معظم دول العالم إلى اقتباسه وتطبيقه فى بلادها[1] .

ثم تكلم المندوب الإيطالى فأيد وجهة نظر مندوب انجلترا فى اتخاذ نظام «مورسوم» نظام موحد للحمولة. أما مندوب روسيا فقد طالب بالعودة للنظام الانجليزى القديم ١٧٧٣ وعارض نظام «مورسوم» . أما مندوب النمسافقد أيد وجهة نظر مندوب انجلترا. كذلك تحدث مندوب اسبانيا فذكر أن الطن الذى يساوى ١٠٠ قدم مكعب قريب من نظام الحمولة الأسبانى وأيد نظام مورسوم وعلق المندوب التركى — صالح باشا — بأن مندوبى النمسا والسويد والنرويج وبلجيكاقدتوصلوا الى نفس النتيجة باتخاذ النظام الانجليزى لسنة ١٨٥٤ كأساس القياس الحمولة الكلية للسفينة . وتكلم مندوب فرنسا « بارون دافريل » فقال ان اتخاذ النظام الانجليزى كليه سيترتب عليه ارتباكات حساسة فى نظام القياس بين الدول البحرية المختلفه . واقترح المندوب الهولندى « جانسن » Jansen ، على المؤتمر تبنى القرار الآتى : « لتحديد الحمولة الكليه بدون استنزالات منها أحسن طريقه هو نظام « مورسوم » كما هو وارد بقانون عام ١٨٥٤[2] .

وفى الجلسه السادسه للمؤتمر (٢٢ أكتوبر) وحتى الجلسه التاسعه ( ٩ نوفمبر ) أثار المندوب الفرنسى مشكلة العلاقه بين الطن الحجمى والطن الوزنى ، وذكر

---

(1) Voisin, Op. Cit. p. 146.

(2) Ibid., pp. 146, 148, 151, 153, 154.

على سبيل المثال أن طن الوزن فى فرنسا = ١٠٠٠ كيلو جرام ، بينما هو فى انجلترا يساوى ١٠١٥ كيلو جرام . أما الطن الحجمى للفراغ فيساوى ٤٤ر١م٣ أو ٤٢ قدم مكعب . وعلى ذلك فإن الطن الذى يساوى ١٠٠ قدم٣ ليس بواقعى بالنسبه لإختلاف طبيعه الشحنات .

أما المندوب العثمانى فقد طالب بأن تكون السعه الفعليه المستخدمه بالبضاعه فى السفينه هى أساس تحصيل الرسوم . ثم عرض على المؤتمر اقتراح مندوب هولندا — السابق ذكره — ولكن مندوب فرنسا أعلن ضرورة اتخاذ سعه كل سفينه أساساً لتحصيل رسوم المرور(١) .

انشغل مندوبى الدول بدراسه مسأله ايجاد نظام دولى لتقدير حموله السفن ، ذلك أن حموله قناة السويس ستصبح أول تطبيق على حموله دوليه تعتمدها جميع الدول . وحيث أن نظام مورسوم كان الأساس المشترك لقوانين الحموله لمعظم الدول البحرية ، لذلك اهتمت الدول فى المؤتمر بتطبيقه خالياً من كل عيوبه. غير أن مندوب فرنسا وهو فى حقيقه الأمر المحامى الطبيعى لشركة قناة السويس ، تنبه لخطورة الموقف وركز جهده فى حصر المناقشه داخل المؤتمر على تفسير الفقرات موضع الجدل فى عقد الإمتياز الثانى للشركة (مادة ١٧) وهو «طن السعة» السابق الإشارة اليه . فقد كان يرى أنه بتحديد المشكلة على هذا النحو سيسهل عليهم برهنه واثبات أن نظام مورسوم الانجليزى لا يمثل على الإطلاق السعه المستعملة من السفينه . وأن الحموله البريطانية التى تمثل سعه النقل بالطن للسفن قد استبدلت منذ فترة طويله بنظام مورسوم ، لأن هدف الحكومه الإنجليزية هو عدم احداث تغيير كبير فى الحموله الإجماليه للأسطول البريطانى

(1) Ibid., pp 154, 155, 156, 160, 176.

التجارى . كذلك حاول مندوب فرنسا أن يؤكد أن الطن المذكور لا يمت بصلة للطن الحجمى أو بالطن المستعمل فى المعاملات التجارية . وبالرغم من الجهود التى بذلها فشل مندوب فرنسا فى أقناع المؤتمر بوجهه نظره، فانسحب من المؤتمر — كما ذكرنا — وانقطع عن حضور الجلسات(١).

وكان المندوب البريطانى دوره فى تفنيد وجهه نظر الفرنسيين، فذكر أن طن البضاعه وطن السفينه هما اصطلاحان قابلان للتبادل، وأن رأى الحكومه الإنجليزية أن الطن الصافى للسفينه هو المقصود بعبارة «طن سعه» الواردة بعقد امتياز الشركة . وقد أيد أغلبية أعضاء المؤتمر هذا التفسير، وأن يكون الاصطلاح الجديد «السعة المستخدمة» ( Utilizable Capacity )وهو أحسن تعبير للحمولة الصافية المعتمدة من المؤتمر . وقد وافق عشرة أعضاء على ذلك (٢) .

وانتهى المؤتمر من دراسة مشكلة الحمولة يوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٣، وقبل أن ينتهى من دراسته لمسألة الحمولة تسلم دعوى موجهة له من القائم بالأعمال الفرنسى عن طريق وزير خارجية تركيا لدراسة الإختلاف بين الحمولة الرسمية للسفينة، التى يمكن للسفينة حملها، وعدد الأطنان بالوزن . وهذا المطلب كان مصحوباً بتهديد، أنه إذا لم يستجب اليه فإن الحكومة الفرنسية ستقوم بمعالجة المشكلة مستقبلا عن الطريق الدبلوماسى . ولم يرفض المؤتمر دراسة هذه النقطة

---

(1) Ibid., p.p. 178, 270.

( إنقطع مندوب فرنسا عن حضور الجسات إعتبارا من الجلسة العاشرة حتى الثامنة عشر ) .

(2) Fitzgerald, Op. Cit. Vol. 2, pp. 217—220.

وعاد مندوب فرنسا للمؤتمر ، وإقترح الفرنسيون أن يضاف للحمولة الصافية للسفينة ما يساوى الفرق بين ذلك وبين عدد أطنان البضائع التى يمكن السفينة حملها . ويحصل رسم عن هذه الحمولة الزائدة . ولم يوافق المندوب البريطانى على ذلك ، وإقترح إما أن تستخدم الحمولة الكلية كأساس للرسوم وعندئذ تخفض فئة الرسم ، أو ترتيب رسوم إضافية (Surtax) والتى يجب أن تقل كلما إزدادت حمولة السفينة الصافية . ولم يقبل مندوب فرنسا مسألة تخفيض الرسم — وهو العشرة فرنكات — ولكن الحكومة البريطانية وافقت على بنود هذا العرض الذى إستند إلى دراسة عميقة للأرقام التى نشرتها الشركة(١).

هذا وكان المؤتمر قد واصل جلساته على الرغم من إنقطاع المندوب الفرنسى حيث نوقشت مسألة الإستنزالات من الحمولة الكلية للسفن البخارية والشراعية . ولم يعد المندوب الفرنسى للمؤتمر إلا فى الجلسة الثامنة عشر ( ٩ ديسمبر ) وذلك عندما هدد الوفد البريطانى فى المؤتمر بأنه سيقترح على المؤتمر إقرار بطلان الرسوم التى حصلتها شركة قناة السويس حتى ذلك التاريخ . وعندئذ إضطر الوفد الفرنسى إلى العودة للمؤتمر(٢) .

ثم إنتقل المؤتمر بعد ذلك إلى دراسة أحقية شركة قناة السويس فى فرض رسوم المرور الحالية وعبر كثير من الأعضاء عن أدانتهم لهذا النظام(٣) ، وكان المندوب السويدى قد إقترح على المؤتمر بأن يؤذن للشركة بتحصيل رسم إضافى

---

(1) Ibid.

(2) Roux, J.C., Op. Cit., T. ii, p. 22; Cf. Voisin, Op. Cit. p. 178.

(3) Roux, Op. Cit. p. 21.

علاوة على العشرة فرنكات، لتعويض خسائرها الناتجة عن الخطأ فى تقدير الحمولة فى الماضى ، على أن ينقص هذا الرسم الإضافى Surtax بالتدريج كلما إرتفعت كمية الحمولة المارة بالقناة إلى أن يزول هذا الرسم الإضافى . ووافق الأعضاء على هذا الإقتراح حتى تتمكن الشركة من إتمام تحسينات القناة . وإنتهت جلسات المؤتمر بجلسة ٢١ ديسمبر ١٨٧٣ وإضطر المندوب الفرنسى الموافقة على قرارات المؤتمر[١] .

ومنح المؤتمر شركة قناة السويس فرصة ثلاثة أشهر لتطبيق هذه القرارات. وكان المؤتمر إنتصارا مشرفا للدبلوماسية الإنجليزية . فلقد وصف « فيتزجيرالد » العمل الذى قامت به إنجلترا فى المؤتمر « أنه كان بمثابة خيانة من إنجلترا لفرنسا » والذى يطلق عليه بالمصطلح السياسى : « Perfide Allbion »[٢] .

وبالنسبة لقرارات المؤتمر الدولى للحمولة فإن مضمونها هو إتخاذ طريقة « مورسوم » لإحتساب حمولة السفينة الكلية ثم يخصم منها الفراغ الذى يشغله الجهاز المحرك وغرف الطاقم ويكون الباقى هو الحمولة الصافية التى تتخذ أساساً لتحصيل رسوم المرور .

---

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2, p. 204.

(2) Fitzgerald, Op. Cit., p. 221.

Allbion إسم لاتينى قديم أطلق على انجلترا ، أما كلمة Perfide فلم تدخل اللغة الفرنسية إلا بعد القرن السابع عشر ، وهى تعنى غادر أو خائن فى اللغة الفرنسية وهو اصطلاح سياسى يدل على خيانة انجلترا لفرنسا . عن تاريخ هذه الكلمة وعلاقة انجلترا بفرنسا من حرب المائة عام حتى ١٩٣٨ ، راجع كتاب :

Tabouis, Genévieve. Perfidious albion—Entente co:diale. Translated by J A. D. Dempsey, London 1938 pp. 21 —23.

ووافق الأعضاء على أن « طن القياس » Tonneau de jauge : هو خير تعبير عن طن الحمولة وإختفت عبارة « طن سعة » التى أوجدت تفسيرات عديدة من جانب شركة القناة والحكومات والشركات الملاحية . وأصبح طن القياس الجديد يساوى ١٠٠ قدم إنجليزى مكعب أو ٢٫٨٣ متر مكعب(١).

وأصبحت قواعد مؤتمر القسطنطينية للحمولة ١٨٧٣ هى أساس إحتساب حمولة قناة السويس حتى يومنا هذا مع تعديلات طفيفة ناتجة عن تطور بناء السفن وبإتفاق مع إدارات الحمولة الأهلية على هذه التعديلات .

هذا وقد راعى المؤتمر أيضاً ظروف الشركة المالية وحاجتها إلى إتمام التحسينات فى القناة حتى تواثم متطلبات السفن ولمصلحتها ، ومن ثم وافق على التصريح للشركة بتحصيل رسوم إضافية Surtax granted to the company بالشروط الآتية :

١ ـــ بالإضافة إلى رسم ١٠ فرنكات على الطن يصرح برسم إضافى قــدره ٤ فرنكات للطن الصافى الوارد على شهادة تسجيل السفينة والمقاسة طبقاً للبند ٩ فقرة (٢٣) من القانون التجارى البريطانى ١٨٥٤ .

٢ ـــ يخفض هذا الرسم الإضافى إلى ٣ فرنكات للطن الصافى من الحمولة التى أوصى بها المؤتمر .

٣ ـــ السفن التى سبق قياسها قبل هذا النظام وتلك التى تم قياسها طبقاً للقانون الإنجليزى (عام ١٨٥٤) تدفع ٣ فرنكات للطن بشرط ألا تزيد إستنزالات الجهاز المحرك على ٥٠ ٪ من الحمولة الكلية .

---

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2, pp. 207—208.

٤ ــ السفن التى لم تقاس طبقاً لقواعد مورسوم، تخفض حمولاتها تبعاً لقواعد الدانوب وتدفع رسماً إضافياً قدره ٤ فرنكات للطن .

هذا ويتم تخفيض الرسم الإضافى ( ٣ فرنكات ) لجميع السفن على الوجه التـــالى :

أ ــ ٥ر٢ فرنك للطن بمجرد أن يصل إجمالى الحمولة الصافية العابرة للقناة فى السنة الى ٠٠٠ر١٠٠ر٢ طن .

ب ــ ٢ فرنك للطن بمجرد أن يصل اجمالى الحمولة الصافية العابرة للقناة فى السنة الى ٠٠٠ر٢٠٠ر٢ طن .

حـ ــ وهكذا يخفض الرسم الإضافى كلما ازدادت الحمولة بمقدار ٠٠٠ر١٠٠ طن ، مبلغ ٢/١ فرنك .

د ــ عندما يصل مجموع الحمولة الصافية المارة بالقناة الى ٠٠٠ر٦٠٠ر٢ طن سنويا يلغى الرسم الإضافى وتصبح الرسوم ١٠ فرنكات للطن .

هـ ــ السفن الحربية والسفن التى على الصابورة الفارغة تعفى من الرسوم الإضـافية(١) .

وبعد صدور قرارات المؤتمر أرسل الباب العالى للخديوى نص قرارات المؤتمر الدولى للحمولة بعد التصديق عليها . وترك للخديوى والشركة فترة ثلاثة أشهر يتم خلالها تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدولى . وأرسل الخديوى

(1) Parl. P. Egypt. No. 5 (1876) pp. 5—6; Cf. Fitzgerald, Op. Cit. pp. 233—234.

اسماعيل بدوره الشركة فى ٢٩ يناير ١٨٧٤ تعليمات السلطان وقرارات المؤتمر لتنفيذها(١).

ولكن دى لسبس — كعادته — لم يستسلم وانما أخذ يقاوم بتقديم اعتراضات ومقترحات إبان الثلاثة أشهر المذكورة من أجل تنفيذ القرارات الجديدة(٢). فيرد دى لسبس فى ٣١ يناير على المذكرة بأن القناة تحتاج الى مبالغ ١٧٥ر١٧٣ر٣٠ فرنك لإجراء التحسينات بها. وأنه يقبل نظام الحمولة والرسوم الإضافية التى وافق عليها المؤتمر الى أن تصل رسوم المرور بالقناة الى ٠٠٠ر٠٠٠ر٣٠ فرنك وتتم التحسينات. وأن يصل الدخل الصافى الى ربح قدره ٨ ٪ من رأس المال. وعندئذ يخفض الرسم الإضافى بمقدار « ٥٠ سنتيم » سنوياً. كذلك اعترض دى لسبس بشدة على اعفاء السفن الفارغة من الرسوم الاضافية(٣).

وأعلن الباب العالى أنه لن يسمح بأى تغيير، وأرسل مذكرة بذلك الى دى لسبس فى ١٩ مارس ١٨٧٤ عن طريق الحكومة المصرية، وضرورة تنفيذ مقررات المؤتمر الدولى للحمولة، وأنه فى حالة عدم تطبيق تلك القرارات فسيلغى الرسوم الاضافية ويكتفى فقط برسم ١٠ فرنكات للطن الواحد(٤). عندئذ قدم دى لسبس احتجاجاً رسمياً فى ٢٠ مارس للخديوى ضد موقف الباب العالى ذكر

(1) Parl. P. Egypt No. 5 (1876) p. 6.; Cf. Fitzgerald. p. 221.

(٢) راجع خطابات دى لسبس واقتراحاته واحتجاجاته الموجهة للحكومة المصرية ورد الباب العالى عليها المنشورة فى كتاب :

Voisin, Op. Cit. pp. 235—254.

(3) Parl. p. Op. Cit. p. 6

(4) Ibid.

فيه : « أن شركة قناة السويس لم تدع للإشتراك فى مؤتمر الحمولة الدولى بالقسطنطينية، وأن هذه المقترحات كان يمكن اعتبارها تسوية فى حالة اذا كانت نتيجة اتفاق بين الأطراف المتعاقدة . وأنه كان ينوى الدخول فى مفاوضات عن طريق سمو الخديوى . ولكن خطاب سمو السلطان يفهم منه أنه دعوة رسمية مدعمة بالقوة . وبالتالى اسحب اقتراحى الخاص بالمصالحة وأؤكد مصالح حملة الأسهم بدون تعديل . وأن شركة قناة السويس ترغب فى تجنب أى صراع مثير ضد أى فرد . وأرى أن هذه القرارات خرق لعقد عام صدق عليه السلطان نفسه. وأن حملة الأسهم قد وضعوا أمانة فى يدى رؤوس أموالهم بناء على ثقتهم فى عقد مقدس : « Solemn Contract » وعلى ذلك فإنى اعتبر الباب العالى مسئولا عن كل ما يترتب من خسارة ناتجة عن تطبيق رسم العشرة فرنكات للطن طبقاً لحسابات غير سليمة أصدرها المؤتمر الدولى للحمولة، بدلا من طن السعة الحقيقى المستخدم فى السفن وهو الوارد فى عقد امتيازنا المبرم مع الخديوى . وبناء على كل ذلك أعلن عن تحفظنا للخسارة المادية المترتبة على تطبيق هذه القرارات . وأن الخسارة المقدرة حالياً حوالى ٧٠٠ر٠٠٠ فرنك شهرياً »[١] .

وكان على الخديوى أن ينفذ مذكرة السلطان . وكان هناك خوف من عدم إطاعة دى لسبس لأوامر السلطان . وكانت آخر مهلة للبدء فى تنفيذ القرارات هى ٢٩ ابريل ١٨٧٤[٢]. وفعلا واصل دى لسبس تجاهله لقرارات المؤتمر وواصل فرض رسوم الشركة ، بعد أن رفض اقتراحه بالتفاوض أو المصالحه وكذلك

---

(1) Fitzgerald, Op. Cit. T. ii, pp. 227—230; Cf. Voisin, ii. p. 239.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. p. 226, Cf. voisin, Op. Cit. p. 239.

رفض طلبه الخاص بالتأجيل المؤقت لنشر التعديلات الخاصة برسوم المرور الجديدة . وإحتج دى لسبس على ذلك بقوله : « إننى بإعتبارى رئيساً لشركة مالية وكمواطن فرنسى أعارض وبشدة فسخ عقد ثنائى (a bilateral contract) قبله ووثق به أربعون ألف من حملة الأسهم الفرنسيين ، وأن الدول ليس لها الحق فى التدخل فى شئوننا عندما نطبق بدقة عقود إمتيازنا ونشرف على تنفيذها »(١).

ووقفت الحكومة العثمانية موقف التردد ، ويعلل البعض إرتباكها فى تنفيذ قرارات المؤتمر إلى خشيتها من عدم إطاعة دى لسبس لرأى المؤتمر ، أو عدم إطاعته للخديوى وحدث ذلك فعلا(٢) . إلا أن مجلس الوزراء العثمانى بعد هذا التحدى الصارخ من دى لسبس ، وبضغط من الحكومة الإنجليزية قرر إرسال برقية للخديوى يخبره فيها : نمنحكم السلطة فى حالة مقاومة دى لسبس ورفضه تنفيذ قرارات المؤتمر الدولى للحمولة، بإستخدام كافة الوسائل وكل القوة اللازمة لإجبار دى لسبس بإطاعة أوامر الباب العالى . وإن تضمن بطريقة كافية تنفيذ الرسوم الجديدة ونحن نتصرف بناء على طلب الدول فى إستخدام نفوذنا وسلطتنا لتنفيذ مقررات المؤتمر . وفى حالة إذا قام دى لسبس بإعاقة الملاحة فى القناة ، الرجا الرد علينا بسرعة لإتخاذ قرار الحكومة بهذا الشأن »(٣).

هذا وقد تردد أنباء بعد ذلك مفادها أن دى لسبس قد هدد بإغلاق قناة

---

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 234.

(2) Ibid. Footnote. p. 234.

(3) Voisin, Op. Cit. p 245; Fitzgerald, Op. Cit. pp. 235—236.

السويس وإطفاء الأنوار الملاحية ، وإيقاف كل الاتصالات التلغرافية الخاصة بالقناة . وأن كل ذلك سيؤدى إلى إرباك الخدمة والحركة الملاحية فى قناة السويس وقد يؤدى آخر الأمر إلى تعطيل الملاحة بها(١) .

ويرى البعض أن الخديو لم ينظر إلى هذه الأمور — تأزم العلاقة بين السلطان ودى لسبس - بإنزعاج شديد فربما شعر برضا خفى من إضطراب هذه الأمور بينهما . ذلك أن رغبة الخديو المتزايدة نحو الاستقلال بحكم مصر كانت من أسباب التوتر بينه وبين الباب العالى(٢) .

وبعد مرور أسبوع على رسالة الصدر الأعظم دون رضوخ دى لسبس لقرارات المؤتمر الدولى للحمولة ، أمر الخديوى اسماعيل « الجنرال ستون » ، وهو ضابط أمريكى يعمل بخدمة القوات المصرية ، بالتوجه إلى القناة . كذلك تم إرسال « الكابتن ماكيلوب » : « Mac—Killop » الانجليزى ، بالتوجه بسفينة حربية لبورسعيد ليكون فى المدخل الشمالى للقناة ويضمن سلامة الملاحة(٣) . هذا وقد تم توزيع القوات المصرية على طول القناة كالآتى : ٢٥٠ جندى بالإسماعيليه ، ٦٠٠ جندى ( مشاة ومدفعيه ) فى نفيشه ، ٢٠٠ جندى فى المنطقه فيما بين الاسماعيليه وبورسعيد ، ٥٠٠٠ من قوات البدو تم إستدعاؤهم للتواجد فيما بين محطات القناة ومنهم ١٥٠٠ ببورسعيد ، ووزع الباقى على طول القناة وكانت القطع البحرية الآتيه فى مدخل بورسعيد الفرقاطه (محمد على) والمدمرة (الدقهليه) ومعها قاطرة إنقاذ(٤) .

---

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 234. Hallberg, p. 227.
(2) Fitzgerald, Op. Cit. p. 236—7.
(3) Ibid; Cf. Voisin, Op. Cit. pp. 255—6.
(4) Voisin, Op. Cit. pp. 254—6

هذا وكان الخديوى قد أرسل لدى سبس يطلب منه سحب إعتراضاته وإلا فإنه سيتم الإستيلاء على القناة ، وأن كل الموظفين بالقناة الذين سيقاومون هذا الإجراء سيكون مصيرهم الطرد . وإزاء هذا الموقف الخطير ، لم يكن أمام دى لسبس إلا الإذعان والخضوع خصوصا بعد أن نصحته الحكومه الفرنسيه بالموافقه على قرارات المؤتمر(١) .

وهكذا سارع دى لسبس إلى إرسال موافقته فى خطاب الى الخديوى بتاريخ ٢٦ ابريل ١٨٧٤ أعلن فيه : « نظرا للأوامر التى أصدرها السلطان لإحتلال قناة السويس ، وتحت الاحتجاج والتحفظ للمحافظه على حقوق حمله الأسهم ، فان ادارة التحركات بشركه قناة السويس ستبدأ اعتباراً من ٢٩ ابريل ١٨٧٤ بإحتساب تعريفه الرسوم وفقا لما فرضه الباب العالى . (دى لسبس) »(٢) .

وقد أخطرت وزارة الخارجيه الفرنسيه الدول البحرية بقرار دى لسبس المذكور(٣) .

وكان لتدخل قنصل هولندا العام فى مصر : « M. Ruyssenaers » لدى الخديو وبطريقته الودية أثره في تجنب المشاكل(٤) .

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 273.

(2) Ibid. Cf. Voisin; Op. Cit. p 252.

(3) Voisin, Op. Cit. pp. 257—258.

(4) Bulliiin Décadaire; No. 83, 3 juin 1874. p. 12.

# الفصل الثالث

## الأزمــــة الثالثـــــة

### مشكلة تطبيـــق الحمــولة ورســوم المرور
### « ونهاية الصراع »

— تقرير دى لسبس عن مشكلة رسوم المرور .

— مشكلة إعادة قياس السفن بالقناة .

— المحاكم التى ترفع أمامها الدعاوى المقامة ضد الشركة .

— تحصيل رسوم المرور مع الاحتجاج .

— جهود دى لسبس للتفاهم مع انجلترا والباب العالى .

— مشروع دى لسبس لتحسين القناة وموقف انجلترا .

— نهاية الصراع :

* بعثة شارل دى لسبس للاستانة .
* بعثة ماريوس فونتان إلى لندن .
* تأزم العلاقات الفرنسية البريطانية .
* موقف الدول الأوربية من هذه المشكلة .
* نشاط بريطانيا لمسح القناة ومراقبة الإيرادات .
* اتفاقية السلام « ٢١ فبراير ١٨٧٦ » ونهاية الصراع .

لم يؤد إفتتاح قناة السويس للملاحة العالمية أذن إلى إنهاء مشاكل الشركة ، كما تبين من قبل ، فقد بدأت المشاكل تظهر بشكل متزايد وبسرعة . وكان آخرها مشكلة رسوم المرور وإستسلام دى لسبس ، تحت التهديد بإستخدام القوة ضده — كما رأينا — وكانت هذه هي الهزيمة الأولى له . ولم يكن ذلك خاتمة المطاف فى صراع الشركة مع انجلترا والشركات الملاحية ، بل كان بداية لمرحلة جديدة من الصراع استمرت قرابة عام ونصف وانتهت بهزيمة ثانيـة لجهود دى لسبس . ولم تستقر الأحوال للشركة إلا عندما اشترت انجلترا أسهم مصر فى شركة القناة ( نوفمبر ١٨٧٥ ) . عندئذ امتزجت مصالح دى لسبس بالمصالح البريطانيـة وتمخضت عن اتفاقية ٢١ فبراير ١٨٧٦ (١) . التى أنهت الصراع بين الطرفين .

قدم دى لسبس إلى الجمعية العمومية لمساهمى شركة قناة السويس وغداة أزمة رسوم المرور تقريراً (٢) يعبر عن المرارة لما عاناه فى الأشهر السابقة ، أشار فيه إلى المؤامرات السياسية التى حيكت ضد المصالح الفرنسية بتوجيه من السفارة البريطانية بالإستانة وبإيعاز من أحد أعضـاء مجلس إدارة شركة المساجيرى ماريتيم ، وأنه — دى لسبس — قد إحتج ضد كل تدخل أجنبى فى شئون الشركة كما ذكر أن الباب العالى قد أصدر تفسيراً للمادة ١٧ من عقد الامتياز مطابقة لحقوق الشركة — من وجهة نظر دى لسبس — وهاجم فى تقريره المؤتمر الدولى للحمولة ، لأن دولاً كثيرة مثل الولايات المتحدة الأمريكية والتى يتساوى

---

(١) راجع الاتفاقية فى نهاية هذا الفصل وراجع أيضاً الفصل الثالث من الباب الثالث ( بيع اسهم قناة السويس )

(٢) راجع نص التقرير المقدم من دى لسبس الى الجمعية العمومية لحملة الأسهم الجلسة ١٨ بتاريخ ٢ يونيو ١٨٧٤ تحت عنوان الموقف العام :
Bulletin Décadaire., No, 88,3 Juin 1874, pp. 5—13

أسطولها مع أسطول انجلترا ، لم تشترك فى المؤتمر . كما لم يتم دعوة الطرفين المتعاقدين ( مصر وشركة قناة السويس ) (١) . وهاجم دى لسبس بشدة فى تقريره موقف انجلترا من هذه الأزمة ، لأن انجلترا قد أجبرت الباب العالى على إعطاء المثل فى سلب رؤوس الأموال الأجنبية المستثمرة فى الشرق ، (٢) ودافع دى لسبس عن نفسه فى تقريره بالنسبة لمسألة إنتشار برقيات فى كافة أنحاء أوربا تتهمه بأنه يريد إغلاق قناة السويس وإعاقة الملاحة بها ، وقال : « إنه إذا توقفت الملاحة بالقناة فإن ذلك سيكون من عمل أعدائه فقط » (٣)

ثم أوضح دى لسبس الخسارة الناتجة عن تطبيق نظام الحمولة الجديد بالقناة ، فقد بلغت فى الفترة ما بين ٢٩ أبريل ١٨٧٤ حتى أول مايو من نفس العـــام ( ٤٧٢٣ر٢٥ فرنكاً ) ، لذلك سلم للحكومة المصرية بياناً موضحاً به مقارنة بين الرسوم القانونية للشركة والرسوم الجديدة المفروضة على شركة قناة السويس بقوة السلاح (٤) . وكلف دى لسبس مندوب الباب العالى لدى شركة قناة السويس فى مصر بإعطاء بيان شهرى مماثل يضم مجموع البيانات الإحصائية السابق ذكرها (٥) .

ويلاحظ أنه كان يوجد مبعوث للسلطان ببورسعيد لمراقبة تنفيذ قرارات المؤتمر ، إلا أن هذا الموظف كان يتقاضى مرتباً شهرياً من شركة قناة السويس ، ولذا

---

(1) « . . . ne furent point convoqués des délégués des parties contractantes» Ibid.

(2) Ibid. p. 12.

(3) Bulletin Décadaire, No. 88 Op. Cit. pp. 5 – 6.

(4) Ibid., pp. 12 - 13, No. 96, 22. 8. 1874

(5) Ibid, p. 13.

فإن تدخله كان غير مفيد . ويعلق لورد دربى - وزير خارجية بريطانيا — على موقف هذا المراقب « Controllor » العثمانى بالشركة بقوله : « إن وضعه كان شاذاً كمراقب إلا أنه كان مسئولا أمام حكومته وأن المشكلات التى كان يمكنه بحثها ، كان من السهل إبلاغها للقناصل الأجانب » (١) .

ووصف دى لسبس موجة العـداء التى صبغت مناقشات مؤتمر الاستانة الدولى ، بأنها كانت تنم عن روح العداء للشركة ، لدرجة أنه أثناء الرد على حديث مندوب روسيا الوادى إزاء الشركة قال أحد أعضاء المؤتمر : « يجب إدانة المتهم » : « il faut Condamner la Coupable » ويذكر دى لسبس أن المقصود بالمتهم هنا هو شركة قناة السويس (٢) .

رأينا فى الفصل السابق كيف نجحت الدبلوماسية البريطانية ، فى المؤتمر الدولى للحمولة ، فى هزيمة الدبلوماسية الفرنسية وشركة قناة السويس . واضطرار دى لسبس تحت تهديد القوة المسلحة إلى إعلان تنفيذه لقرارات المؤتمر بعد صراع إستمر أكثر من عامين تارة مع المحاكم وتارة أخرى مع المؤتمرات الدولية . ورغم هزيمة دى لسبس ، إلا أن همته لم تفتر وعزيمته لم تكل ، فلم تمر فترة على تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدولى حتى أخذ موظفو شركة قناة السويس يقومون بإعادة قياس حمولة السفن وتعطيلها وقد أدى هذا

---

(1) « . . . In an anomalous position for a controller». Fitzgerald., Op. Cit. T. 2 p. 245.

(٢) نشرت صحيفة الشركة تقريراً مسهباً عن مشكلة رسوم المرور ومؤتمر الحمولة الدولى بالاستانة ١٨٧٣ وتكتل الدول ضـد الشركة وذلك فى جلسة الجمعية العمومية للمساهمين رقم ١٩ بتاريخ ٢٩ يوليو ١٨٧٥ - راجع :
Bulletin Décadaire, No. 130. 2. 8. 1875.

العمل نظر الحكومة البريطانية منذ أن بدأت شركة قناة السويس تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة الدولى وأخذت تصر على إعادة قياس السفن لتقدير حمولتها ، بدلا من قبول بيانات شهادات الحمولة الخاصة بالسفينة كأساس لرسوم العبور .

وأثار ذلك شكاوى عديدة واحتجاجات الشركات الملاحية البريطانية ، فأرسلت الحكومة البريطانية إلى سفيرها بالإستانة لكى يقدم احتجاجاً للباب العالى على أساس أن هذا العمل يتعارض تماماً مع الرسوم الإضافية التى أقرها المؤتمر الدولى للحمولة وتبناها الباب العالى (١) . ذلك أن مؤتمر الحمولة قد قرر : « أنه عند تحديد الحمولة للسفينة يرجع الى السلطة العليا فى الدولة ، وأن سند الجنسية المقدم من السفينة يجب أن يعترف به فى كل دولة كأساس حقيقى لإحتساب رسوم المرور والضرائب ، وأن تحتسب الرسوم على أساس الحمولة الصافية الواردة بسند جنسية السفينة » . ويستدل لورد دربى من ذلك أن دى لسبس والشركة عندما تجبر كل سفينة للخضوع لعمليات قياس حمولتها من جديد ، فإن ذلك العمل يتعارض مع قرارات مؤتمر الاستانة وتوصيات الباب العالى . وحثت الحكومة البريطانية الحكومة العثمانية التى نفذت قرارات المؤتمر الدولى للحمولة ، بأن تلزم الشركة بعدم قياس السفن العابرة للقناة واعتماد مستندات السفينة . وأرفقت الحكومة البريطانية مع احتجاجها صورة من تفاصيل القياس التى قام بها موظفى الحكومة البريطانيـة والتى أعدها « مجلس التجارة البريطانى » حسب توصيات المؤتمر الدولى للحمولة لتكون صالحة للاستعمال فى قناة السويس (٢)

---

(1) Lord Derby to Elliot, 2.7 1874, Parl. p. Egypt. 2 (1876) No. 2.

(2) Ibid.

وقام هنرى اليوت — سفير انجلترا بالاستانة — بتقديم احتجاج الحكومة البريطانية إلى الحكومة العثمانية (١) .

هذا وكان ملاك السفن فى شمال بريطانيا قد استفسروا من الحكومة ، بعد تطبيق رسوم المرور ، عما اذا كانت توصيات المؤتمر الدولى للحمولة ستطبق بأثر رجعى من تاريخ قيام الشركة بفرضها ١٨٧٢/٧/١ حتى ١٨٧٤/٤/٢٩ . ولكن لورد دربى رأى أن الفرق فى الزيادة بسيط إذا ماقورن بالرسوم الجديدة المتضمنة الرسوم الاضافية . وأن الهدف من هذه الزيادة هو تمكين الشركة من القيام بالتزاماتها فى القناة . وأن التجارة البريطانية قد استفادت بلاشك من افتتاح قناة السويس . وكانت ستضار إذا فشلت شركة القناة فى الوفاء بالتزاماتها(٢) . وواضح من ذلك رغبة دربى تهدئة خواطر ملاك السفن البريطانيين نتيجة الشكاوى العديدة .

وهكذا تعرضت سفن الشركات الملاحية البريطانية وكذلك السفن الحكومية لمضايقات كثيرة من جانب موظفى شركة قناة السويس . وانهالت الشكاوى على كل من « مجلس التجارة البريطانى » Board of Trade ووزارة الخارجية البريطانية . وفى الوثائق البريطانية المنشورة فى مضابط البرلمان البريطانى يجد الباحث مئات الشكاوى من ملاك السفن والشركات الملاحية نتيجة تطبيق نظام الحمولة الجديدة ، وإعادة قياس حمولة السفينة بمعرفة الشركة . دون النظر لشهادات

---

(1) Elliot to Derby, 22. 7. 1874 Parl. p. Egypt 2 ( 1876 ) No. 6. p. 4.

(2) Parl. P. Egypt 5 ( 1876 ) p. 10.; Cf. Fitzgerald, Op. Cit. Vol. 2. p. 242.

الحمولة التي تحملها السفينة. ووجود فارق بين الحمولتين لمصلحة شركة قناة السويس .
وقد اخترت بعض نماذج لهذه الشكاوى على سبيل المثال لا الحصر . فنجد منها
احتجاج شركة P & O البريطانية لمجلس التجارة البريطاني لقيام موظفي شركة
قناة السويس ببورسعيد بإعادة قياس حمولة إحدى سفنها : « بكين » Pekin
وترتب على قياس الشركة زيادة في الحمولة قدرها ٤١ر٣٠ طناً زيادة عن حمولة
السفينة المسجلة ، وذلك بسبب عدم استنزال بعض غرف الطاقم مثل الضابط
الاداري Purser والطبيب فهما من قوة الطاقم ولأن مالك السفينة ملزم بوضع
طبيب على السفينة لخدمة طاقمها . وعلى ذلك طلب « مجلس التجارة البريطاني »
بعد أن تأكد من أحقية شركة P & O من لورد دربي ، أن يقدم احتجاجا
للحكومة العثمانية بهذا الموضوع(١).

وكذلك تقدم ملاك السفينتين البريطانيتين : Hasty, Prompt بشكوى تفيد
عدم شرعية رسوم المرور التي قدرتها شركة قناة السويس . فقد اتضح من
التفسيرات التي قدمت اليها أن شركة القناة قد تصرفت بطريقة غير شرعية ، وأنه
ليس لها السلطة للتصرف بهذه الطريقة . وأرسل لورد دربي إلى هنري إليوت
بالاستانة يخبره أن الوسائل التي يجب اتخاذها من جانب الباب العالي هي قيامه بتنفيذ
سلطته من خلال مبعوثه في مصر (يقصد الخديوي) الذي عليه أن يراقب اجراءات
الشركة ويؤكد أن شروط الامتياز يجب تطبيقها بدقة. وعلى ذلك فإن حكومة
جلالة الملكة لن تزعج حكومة الباب العالي بمثل تلك الشكاوى . فدي لسبس
نفسه اعترف بحق الخديوي وسلطاته في مسألة رفع رسوم المرور والتي رجع
فيها للباب العالي . ولهذا فإن حكومة انجلترا تحث الباب العالي على إجبار شركة

---

(1) Gray to Tenterden, 10. 8. 1874. Par. P. Egypt 2 (1876) No. 10. pp. 5 – 8.

القناة لإيقاف هذه الإجراءات غير الشرعية فى دفع رسوم المرور غير الصحيحة وترك للباب العالى سلطة التصرف فى هذا الموضوع(١).

وكذلك لم تسلم السفن الحربية والحكومية البريطانية من مضايقات الشركة. فقد احتجت وزارة البحرية بزيادة رسوم المرور المحصلة من السفينة الحربية Teazer(٢) وكذلك الأمر بالنسبة لسفن ناقلات الجنود (Troop ships) قد احتجت هى الأخرى لدفعها رسوم المرور بدون الحصول على تفاصيل لذلك(٣). كما اشتكى ملاك السفن البريطانية من الصعوبات التى واجهوها من جراء عدم اعتراف شركة قناة السويس بشهادات الحمولة التى تحملها سفنهم ، وذلك على الرغم من أن تلك الشهادات قد أعدت طبقاً لقواعد مؤتمر الحمولة الدولى بالقسطنطينية(٤).

---

(1) Derby to Elliot., 17. 8. 1874, Par. P. Egypt 2 (1874) No. 11. pp. 8 - 9.

(٢) حصلت الشركة ٢٤٧٧،٦٥ استرلينى زيادة فى الرسوم بدون وجه حق ، وطلبت السفينة رد المبلغ ورفض دى لسبس وأرفق جدولا بطريقة احتساب الرسوم :

Admirality to Tenterden ( بوزارة الخـــارجية )
Par. p. 14. 9. 1874 Egypt 2 (1876) No. 16

كذلك احتجت وزارة البحـــرية على اختلاف الرســوم على السفينة الأخت « Hart » sister ship. أى طبق الأصل . ولكن اللورد دربى رأى عدم اثارة الشكوى نظرا للفروق الطفيفة راجع :

Admiıality to Tenterden, 30. 10. 1874, Par. P. Egydt 2 (1876) No. 36. p. 27.

(3) Admirabity to Mr. Lister, 7. 10. 1874, Par. p. Egypt 2 (1876) No. 25. p. 18.

(4) Stanton to Derby, 1. 10. 1874, Par P. Egypt 2 (1876) No. 27.

أما ملاك السفينة البريطانية : Hankow، فقد قدموا إحتجاجاً شديداً للورد دربى لأن مندوبى شركة قناة السويس قاموا بقياس السفينة بمعرفتهم بزيادة ٤٠ طناً عن الحمولة الواردة بشهادة السفينة ، وذلك على الرغم من أن هذه الشهادة التى تحملها السفينة صادرة من « مجلس التجارة البريطانى » . وذكر ملاك السفينة أن مندوب الشركة قد نظر لشهادة حمولة السفينة بإزدراء وطالب ملاك السفينة من الحكومة البريطانية التقدم بإحتجاج ، لدى الشركة، على سلب الشعب البريطانى وعدم إتباع سياسة ضعيفة كتلك السياسة التى إتبعتها الحكومة السابقة(١). وردت وزارة الخارجية بأن الحكومة البريطانية مهتمة بهذا الموضوع، ويشغل بالها مسألة إعادة قياس السفن البريطانية التى تحمل شهادة حمولة خاصة بقناة السويس وفق قواعد القسطنطينية(٢) .

وكذلك أثار ملاك السفينة البريطانية « Mesopotamia » العديد من المشاكل للشركة فقد إصطدمت تلك السفينة عند مرورها بالقناة بإحدى كراكات الشركة، وعند عبورها التالى للقناة منعتها الشركة من العبور وطالبتها بدفع التلفيات التى أصابت الكراكة . وكان المبلغ المطلوب منها ١٥٠ جنيها إسترليني أى ما يعادل

---

= طلب ستانتون من مستر برسيفال Perceval ـ نائب القنصل البريطانى فى بورسعيد ـ أن يمده بتفاصيل عن هذه الوقائع ليستطيع تقديمها واجراء تقرير عنها لإدارة الشركة بالإسكندرية ، وحصل على قائمة ١٢ سفينة مزودة بشهادات حمولة من مجلس التجارة البريطانى ومع ذلك تجاهلتها الشركة ـ راجع :

Stanton to Derby, 2. 11. 1874, Par. P. Egypt. 2 (1876) No. 30.

(1) Messers, Watts Milburn and Co, to Derby, 2. 12. 1874, Par. P. Egypt. 2 (1876) No. 55.

(2) Tenterden to Mes.ers Milburn, 9. 12. 1874, Par. P. Op Cit No. 60, p. 40.

١٠٠٠ فرنك ودفعت السفينة التعويض مع الإحتجاج . ويعلق نائب القنصل البريطانى ببورسعيد : «Perceval» على ذلك بأن ضباط الشركة يتصرفون وكأن القناة فرنسية . وحبذ لورد دربى عرض قضية السفينة « ميزوبوتاميا » على المحاكم المصرية . وإستفسر دربى من ستانتون ، عما إذا كانت تقارير « بيرسيفال » بخصوص سوء معاملة موظفى شركة القناة ، قاصراً فقط على السفن البريطانية دون سائر الدول ، عندئذ يتحتم تقديم حالات محددة يمكن عن طريقها الحكومة البريطانية الإحتجاج على عدم المساواة فى المعاملة بين الدول فى عبور القناة ، وفى ذلك مخالفة صريحة — فى نظر دربى — لعقد إمتياز الشركة . وأن هذا سند قوى لحث حكومة الباب العالى لإلزام الشركة بالمساواة فى المعاملة (١) .

ويعلق Trevor — بمجلس التجارة البريطانى — على تصرف الشركة غير الملتزم بقوله : « أصبح المهتمون بقناة السويس يرون فى تصرف هؤلاء غير الملتزمين ، وفقدان الأمل فيهم ، كل ذلك يؤكد بأن ملكية هذا المرفق العالمى وجعله مشروعا عالمياً

---

(1) Derby to Stanton, 11, 12. 1874, Parl. P. Op. Cit. No. 61. p. 40.

أرسل الممثل القانونى لشركة قناة السويس Malenfer الى محافظ بور سعيد فى ١٩ سبتمبر ١٨٧٤ أن على السفينة ميزوبوتاميا دفع ١٠٠٠ فرنك نتيجة للاضرار التى اصابت الكراكة التابعة لقناة السويس ، وذلك بناء على المادة ٦ ، ١٠ من لائحة الملاحة بالقناة ، أما ما جاء بطلب السفير أن تسمح شركة قناة السويس لسفينة ميزوبوتاميا عبور القناة بناء على شروط امتياز ١٨٥٦ فأعلن أن هذه الشروط لا تلزمنا وقال : ادفعوا ١٠٠٠ فرنك المدينون بها وبذلك نسمح لكم عبور القناة برسوم المرور ، لأن مهمتنا ومهمة جميع موظفى الشركة هو حسن ادارة القناة وجعلها صالحة للملاحة العالمية . رسالة Malenfer الى محافظ بور سعيد فى ١٨٧٤/٩/١٩ Par. P. No. 26. Op. Cit.

حتى تنتهى تلك المصاعب . وأنه لن تنتهى المشاكل طالما كان هذا الطريق الملاقى فى يد شركة خاصة »(١) .

وكان من نتيجة مضايقات شركة قناة السويس للسفن البريطانيه، إثارة ضيق أصحاب الشركات الملاحية ، وبرزت فكرة حفر قناة ملاحية أخرى ، غير القناة الحالية ، ونجد ذلك فى رسالة ستانتون إلى جرانفيل وزير الخارجية البريطانية يخبره بأن الخديوى إسماعيل على إستعداد للنظر فى مشروع إنشاء قناة ملاحية جديدة من الاسكندرية إلى السويس(٢) . وقد أثار هذا الموضوع العديد من المناقشات فى مجلس العموم البريطانى حيث قدمت مشاريع كثيرة بهذا الخصوص ولكنها لم تخرج لحيز التنفيذ(٣) .

وكذلك كان من نتيجة المشاكل التى قامت بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية أن أثير موضوع الإحتكام القضائى فى المنازعات التى تنشب بين شركة قناة السويس والشركات الملاحية وغيرها . ورأى ستانتون — قنصل بريطانيا فى مصر — أن ترفع القضايا على شركة قناة السويس أمام محكمة الاسكندرية المختلطة(٤) .

---

(1) Complications and difficulties will be endless so long as this great highway of nations remain in the hands of a private company». Fitzgerald, Op. Cit. T. 2. p. 248.

(2) Stanton to Granville, 24 9. 1872. Parl. P. Egypt 18 (1883) No. 1.

(3) Hallb:rg, Op. Cit. pp. 228, 27. 3. 74; Cf. Wilson, Op. Cit. p. 64, Hoskins pp. 432 - 436.

(4) Stanton to Derby, 1.10.1874, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 26. p: 23.

كما رأت الحكومة البريطانية أن المحاكم المصرية هى جهة الإختصاص للنظر فى القضايا المرفوعة ضد شركة قناة السويس(١) . وأيد شريف باشا وزير الداخلية المصرى وجهة نظر الحكومة البريطانية: بأن المحكمة التجارية المختلطة بالإسكندرية: Mixed Commercial Tribunal of Alexandria هى المحكمة المختصة التى يجب أن ترفع اليها الدعاوى الخاصة برسوم المرور ، ولكن الحكومة البريطانية رأت أن الضغط الدبلوماسى سيساعد الحكومة المصرية على تنفيذ ذلك . إلا أنها لم تستبعد المشاكل التى سيثيرها دى لسبس و إحتمال إثارة غيرة الباب العالى أو دول أخرى قد تعارض إعتبار شركة قناة السويس كهيئة مصرية خالصة(٢) .

كذلك لفت شريف باشا نظر الشركة إلى الخطأ الذى وقعت فيه برفضها إستلام التعليمات والوثائق من السلطات المحلية ورأى أن ذلك العمل تقع تبعته القانونية على عاتق الشركة، وأن البوليس المصرى سيقوم بتنفيذ كل العقوبات التى قد تحكم بها المحاكم المحلية ضد الشركة(٣) .

هذا وعلى الرغم من إنكار الحكومة الفرنسية لإشراف المحاكم الفرنسية على شركة قناة السويس ، إلا أن المراسلات الدبلوماسية الفرنسية قد إصطبغت بطابع يوحى بأن القناة عمل فرنسى . فشق قناة السويس إنما هو من أفكار فرنسية ، وغالبية حملة أسهم شركة قناة السويس فرنسيين ،

(1) Derby to Stanton, 2.7.1874, Parl P. Egypt. 2 (1876) No. 1. p. 1.

(2) Stanton to Derby, 15. 7. 1874, Parl. P. Op. Cit. No. 4. p 3.

(3) Nubar to Stanton, 16. 11. 1874, Parl. P. Op. Cit. No. 173. p. 128.

وهذا عمل إعترف به ودونه تاريخ الحضارة(١) .

أما الحكومة البريطانية فقد رفضت فكرة النظر إلى قناة السويس بإعتبارها شركة فرنسية تحت إشراف وسلطه القنصليه الفرنسية لأن هذا يتعـــارض مع الفرمانات المعقودة بين الشركة والخديوى . وأن مشاكل المساهمين فيما بينهم تنظرها المحاكم الفرنسيه ، أما مشاكل الشركة والحكومه أو الشركة والأفراد فتنظرها المحاكم المحليه . ورفضت الحكومه البريطانيه تفسير كلمه Treaties بأنها المحاكم القنصليه المحليه وأن هذا تفسير خاطىء لا تقبله حكومه انجلترا(٢) .

ونتيجه لكثرة الشكاوى المقدمة من ملاك السفن بسبب مضايقات شركة قناة السويس وعملية إعادة قياس سفنهم إستعجل « مجلس التجارة البريطـانى » سفير إنجلترا بالإستانة للبت فى هذا الموضوع ، وحث الباب العالى لمباشرة سلطاته . فاتصل هنرى إليوت بعارف باشا وطلب منه تسوية المشاكل المتعلقة بقناة السويس ، وعدم التأخير(٣) . وعندما عرض صفوت باشا مشروع الرد على هنرى إليوت وجده مطابقا تماما لوجهة نظر الحكومة البريطانية ، وطلب من الخديوى دراسة هذا الموضوع بنفسه ، والإستفسار عنه وإتخاذ الخطوات الضرورية فى هـــذا

---

(1) Parl. P. Egypt 5 (1876), attitude of French Government. p. 7.

يلاحظ أن الحكومة الفرنسية حتى ان هى أقرت اشراف المحاكم الفرنسية على شركة قناة السويس صبغتها رسميا بصبغة فرنسية ، وهذا يتعارض مع كونها شركة مساهمة من كل الدول وانها طابع دولى . وأن هذا سيثير ضدها الدول عامة وانجلترا خاصة .

(2) Derby to Station,, 11. 12. 1875, Egypt 2 (1876) No. 174, p. 130.

(3) Elliot to Derby, 18. 1. 1875, Parl. P. Egypt 2 ( 1876 ) No. 81. p. 52,

الموضوع(١) . إلا أن الجنرال « إجناتيف » – سفير روسيا بالإستانة – طلب من صفوت باشا تأجيل الرد لحين التوصل إلى تفاهم مع شارل دى لسبس الذى كان موجوداً بالإستانة للتفاوض آنذاك (٢) .

ولكن شركة قناة السويس نظرت لمسألة إجبارها على تطبيق قواعد الحمولة حسب قرارات مؤتمر القسطنطينية على أنه خرق للعقد المبرم بينها وبين الخديوى فكانت الشركة تقبل رسوم المرور من السفن مع تقديم إحتجاجها فى نفس الوقت : « Objectionable wording » . لذلك لفت دربى نظر الباب العالى لهذه « الصيغة الإعتراضية » التى تقوم بها الشركة عند تحصيل رسوم المرور لجميع السفن المارة بالقناة، وذلك إعتباراً من ٢٩ ابريل ١٨٧٤ وهو تاريخ تنفيذ شركة القناة لقرارات مؤتمر الحمولة الدولى(٣) .

وكانت الشركة تبعث فى الوقت نفسه كل شهر بإحتجاج رسمى إلى الباب العالى تحمله فيه مسئولية خسارة الشركة ، وخرق عقد الإمتياز ، وذلك عن طريق الخديوى إسماعيل لرفعه للباب العالى ونص هذا الإحتجاج والتحفظ :

« La Compagnie du Canal de Suez rend responsable la Porte-Ottomaine de la perte resultant de l'application d'un tarif imposé par la force militaire, avec l'ordre de prendre poss-— ession du Canal de Suez, "pour" la restitution en être pour-

---

(1) Elliot to Derby, 21. 4. 1875 Parl P. Op. Cit. No. 192. p. 91.

(2) Ibid.

(3) Derby to Elliot, 11—11—1872, Parl P. Egypt 2 (1876) No. 42, p. 31.

suivié par tous les moyens que de droit. »(١).

وكان دى لسبس يهاجم قرارات مؤتمر القسطنطينية ويطلق عليها : « مادة النهب » ( The act of spoliation ) ويستدل دى لسبس على ذلك ، بكتيب نشره أحد الانجليز بليفربول وصف فيه مؤتمر القسطنطينية الدولى ، بأنه « سرقة دولية »(٢).

ولقد أثارت تلك الاحتجاجات الدورية ، والتى كانت تتخذ أكبر قدر من العلانية - الباب العالى - فأرسل يخبر شركة القناة بأن الحمولة التى أقرها مؤتمر القسطنطينية الدولى لم تكن من جانب واحد وإنما صدقت عليها كل الدول المشتركة فى المؤتمر ، وعلى هذا فإنه لا أساس لاحتجاجات الشركة المذكورة(٣).

---

(١) كانت الشركة تنشر كل شهر بجريدتها المعروفة باسم Bulletin Décadaire احصائية بالسفن المارة بالقناة ، والخسارة الناتجة من تطبيق قواعد القسطنطينية وهنا مثال لتلك الاحصائيات من شهر نوفمبر ١٨٧٥ : عبرت قناة السويس ١١١ سفينة بلغ اجمالى حمولاتها ١٣٠٢٦ر٣٩٣ طنا . والرسوم على أساس ١٠ فرنكات لكل طن سعة حقيقية :

| | سنت فرنك |
|---|---|
| | = ٢ر٣٠٢ر٦٢٣ر٩٣ |
| والرسوم حسب قواعد القسطنطينية | = ٢ر٠٣٥ر٨٥٦ر٣٩ |
| فروق الرسوم | = ٢٦٦ر٥٦٧ر٥٤ |

إذن الخسارة توازى ٨ەر١١٪ راجع :

Bulletin Décadaire, No. 145 2 - 1 - 1876.

(2) Properly stigmatized as, "International robbery" Fitzgerald, T. ii. p. 246.

(3) Safwat Pasha to Musurus, 21. 7. 1875 Parl: P. Egypt 2 (1876) No. 168. P. 124.

لم يُجد أسلوب المواجهة والعناد وتجاهل مصالح الدول ، الذى اتبعه دى لسبس فى أزمة رسوم المرور ، والذى أدى إلى هزيمته ، لذلك لجأ إلى اتباع أسلوب جديد هو أسلوب التفاوض بدلا من المواجهة . وركز جهوده على انجلترا والباب العالى .

لهذا نجد دى لسبس غداة تنفيذه مقررات المؤتمر الدولى للحمولة يسارع إلى إغراء انجلترا بمشروع خاص بتحسين قناة السويس عن طريق تعميقها وصيانتها من جراء ارتفاع قاع القناة نتيجة عوامل ترسيب الرمال بها . وذلك حتى تظل قناة السويس صالحة للملاحة ومتطوره مع تطور بناء السفن . وفى هذا مصلحة للسفن البريطانية التى تمثل أكبر نسبة فى السفن العابرة للقناة . وبالنسبة للباب العالى فقط استخدم معه دى لسبس أسلوب الضغط الدبلوماسى والمفاوضات بالإستعانة بنفوذ الحكومة الفرنسية ، عن طريق تقديم مقترحات جديدة تهدف إلى خروج الشركة من أزمتها الحالية تزودها بالوسائل المادية التى تساعدها على إتمام عمليات تحسين القناة (1) .

وهذه المرحلة الجديدة من التفاوض أطلق عليها دى لسبس اسم : « مرحلة تقديم اقتراحات جديدة للتفاهم والمصالحة " Nouvélle Proposition de " Conciliation " .

وإذا نظرنا إلى حالة قناة السويس بعد افتتاحها وخاصة فى سنواتها الأولى نجد أن جميع مرافقها لم تكن قد تمت بعد . فقد كانت هناك أعمال كثيرة قد تمت

---

(1) Voisin, Op. Cit. T. 2. p. 259.

( راجع رسالة سفير فرنسا بانجلترا إلى الخارجية الفرنسية فى ١٨٧٤/٥/١١ ) .

(2) Bullétin Dècadaire, 2 aout 1875, No. 130. p. 70

بصورة مؤقتة وسريعة حتى يكون افتتاح القناة فى الموعد المحدد ، فلم تصل كثيراً من أجزاء القناة للعمق المقترح وهو ٢٦ قدماً و « الشمندورات » التى كان من المفروض أن توضح المجـــرى الملاحى الرئيسى ، لم تكن فى الحقيقة ، فى أجزاء كثيرة منهـــا سوى أوتاد خشبية : Logs . كذلك لم تستكمل عـــلامات الإشارة على ضفتى القناة ، وكانت محطات المراقبة صغيرة وغير كافية العدد(١) . وكان المدخل الشمالى للقناة فى البحر المتوسط عرضة لعوامل ترسيب طمى النيل وكانت ضفاف القناة آخذة فى الانهيار ، ومنحنيات القناة خطيرة على الملاحة نفسها (٢) .

وفى الواقع كانت هذه الأشياء جميعاً فى حاجة إلى صيانة وتحسين مستمر لتبقى القناة صالحة للملاحة ، وقد اتخذ دى لسبس ذلك ذريعة ليقدم مشروعه الخاص بتحسين قناة السويس(٣) .

هذا وقد استمرت قناة السويس منذ افتتاحها وحتى عام ١٨٧٦ لم يتم بها أى تحسينات ، وذلك نتيجة للظروف المالية الصعبة التى عانتها الشركة من جهـــة والمشاكل السياسية التى رأيناها من جهـــة أخرى ، وكان أول برنامج لتحسين القناة هو « برنامج عام ١٨٧٦ » بعد ماتم الوفاق بين دى لسبس والحكومة البريطانية كاستثرى . وكان البرنامج الثانى لتحسين القناة عقب الاحتلال البريطانى لقناة السويس والمعروف باسم « برنامج لندن ١٨٨٣ »(٤) .

---

(1) Hoskins, British Routes to India, pp: 453—454.

(2) Fitzgerald, Op. Cit. T. 2. p. 251.

(3) Ibid.

(4) Funck Brentano Christian, Compagnie Universelle du Canal de Suez Paris 1947. pp. 107—108.

لهذا سعى دى لسبس لمقابلة سفير انجلترا بفرنسا - لورد ليونز - فى ( ١١/٧/ ١٨٧٤ ) وطلب منه ابلاغ وزير خارجية انجلترا بأن شركة قناة السويس مهتمة بالبحث عن زيادة فى دخلها حتى تتمكن من تحسين قنـــاة السويس بالاستعانة بحقها فى رسوم رسو السفن بميناء بور سعيد ، وهو الحق الذى كفلته نصوص عقد امتياز الشركة ، ورأى أن ذلك سيكون مثار الاعتراض والرفض وأنه من المرغوب فيه وضع حد للنزاع والتوصل إلى تسوية عادلة . ومن ثم عرض دى لسبس على ليونز نقاط مشروعه المقترح ويتلخص فى الآتى :

**أولا** : السماح للشركة بزيادة رسم « الفرنك » الذى كان قد وافق عليه السلطان منذ سنوات لمساعدته فى الحصول على قرض للشركة بضمان هـــذه الزيادة . وطلب ألا تثار صعوبات من جانب انجلترا أمام السماح للشركة بذلك (١) .

ثانيا : الاستمرار فى تحصيل الرسوم الاضافية التى وافقت عليها اللجنة الدولية للحمولة ، لمدة عشر سنوات ، وألا ينظر لمسألة ازدياد حركة الملاحة بالقناة والتى تقضى بتخفيض نسبة نصف فرنك كل عام إلى أن تتلاشى كلها خلال ست سنوات . وأشار دى لسبس إلى أن الخطة المحتملة فى إضافة رسم فرنك واحد ( المذكور فى بنـد أولا ) زيادة على الرسوم الاضافية ، وبعـد عشر سنوات يبدأ فى تخفيض الرسوم بمقدار نصف فرنك كل عام . أو أن يوقف تحصيل رسم الفرنك عند تمام سداد القرض الخاص به .

---

(١) هذا الرسم الاضافى ( فرنك واحد ) لم يتم والذى سبق للباب العالى أن منحه للشركة عام ١٨٧١ ولم تطبقه الشركة آنذاك ـ أنظر :

Parl. P. Egypt. No. 5 ( 1876 ) Canal dues. P. 6.

وأضاف دى لسبس للسفير البريطانى أنه مهتم جداً بمعرفة رأى حكومته فى هذا الموضوع من أجل التسوية النهائية لمشكلة قناة السويس بالكامل لأن هذا يتوقف على موقف حكومة انجلترا . ولأنه فى حالة عدم اعتراضها لدى حكومة الاستانة سيكون من السهل عندئذ لدى لسبس أخذ تصديق الباب العالى والخديوى دون صعوبة . وأنه يرغب فى تسوية المشاكل بصفة ودية وبطريقة ترضى جميع الأطراف . وأضاف للسفير أن هذه آرائه الشخصية . ولم تعرض بعد على حملة الأسهم بشركة قناة السويس لأخذ موافقتهم عليها وأن هدفه هو التأكد من مسألة قيام انجلترا باستخدام نفوذها لدى الباب العالى للموافقة على هذه الاقتراحات .

هذا ولم يدخل لورد ليونز فى مناقشات مع دى لسبس حول هذه النقاط . ونصح ليونز فى رسالته إلى دربى ، بالاهتمام بطبيعة تلك المقترحات التى من المحتمل أن يقدمها دى لسبس إلى الاستانة[1] .

وفى نفس الوقت أحاط لورد دربى هنرى اليوت - سفير انجلترا بالاستانة - علماً برأى الحكومة فى الاقتراح المقدم من دى لسبس فى هذه المسألة . وأن اتمام أى شىء يجب أولا وأخيراً أن يكون بمعرفة وموافقة الباب العالى . وأيضاً ضرورة استشارة الدول البحرية ، وأن يراعى عند التفاوض مع دى لسبس تدعيم سلطة الباب العالى ومراعاة مصلحة الشركة وملاك السفن على السواء . وأن أول نقطة يجب التأكيد عليها ، فى تحسين الملاحة بالقناه والتنبيه إلى خطورة عملية ترسيب الطمى : Silting - up عند مدخل القناة فى البحر

(1) Lyons to Derby, 11. 7. 1874, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 3 pp. 2—3.

المتوسط. ذلك لأن مهندسى القناة لم يقدروا بعناية هذا الخطر ولم تكن مقترحاتهم واصلاحاتهم كافية . كذلك أوصى دربى بضرورة لفت نظر دى لسبس لهذا الموضوع قبل تقديم النصح للباب العالى أو الاستماع إلى أى مقترحات خاصة بزيادة الرسوم . كما رأى ضرورة توضيح الاحتياجات والأعمال المطلوبة المقترحة وتكاليفها . وبناء عليه تستطيع حكومة انجلترا والباب العالى والدول البحرية الحكم على هذه المقترحات ، ومعرفة مدى ماتحتاجه من رأسمال وضرورة إرسال المقترحات التى سترفع إلى الباب العالى ، أيضا إلى الدول البحرية(١) .

وانتهز دى لسبس فرصة قبول انجلترا لفكرة بحث مشروعه فواصل نشاطه وجهوده على مراكز القوى المؤثرة فى مستقبل الشركة خاصة وأن حكومة جديدة تولت زمام الحكم فى انجلترا وهى حكومة المحافظين بزعامة دزرائيلى ( ١٨٧٤-١٨٨٠ ) . وهكذا بدأ صفحة جديدة من المباحثات والتفاهم . وكان هناك هدف آخر من تحرك دى لسبس بمقترحاته الجديدة ، وهو محاولة إبطال مقررات مؤتمر الاستانة للحمولة، وذلك لمواصلة تحصيل الرسوم المرتفعة من السفن العابرة للقناة . وعلى هذا الأساس فكر فى إرسال إبنه شارل للاستانة . وهنا تبـــدأ مرحلة جديدة من الصراع الدبلوماسى ، تميزت كما يصفها فيتزجيرالد ، بكل الأحداث الصريحة والملتوية للسياسة الشرقية :

" Caracterized by all the ingenious and tortuous incidents of the Eastern policy" (٢)

زار دى لسبس ليونز وأخبره بإستعداده للذهاب شخصياً أو ارسال ابنه

---

(1) Derby to Elliot, 3.8.1874, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 7 p. 4.

(2) Fitzgerald, Op, Cit, T. 2. p, 251.

إلى الآستانة لمحاولة إيجاد تسوية عادلة : « equitable arrangements » فقد كان لزاماً على الشركة الحصول على وسائل لإصلاح وإتمام أعمال القناة لأن رسوم المرور الحالية غير كافية ، وأنه لا يرغب بهذا العمل صراعا آخر . وألمح دى لسبس أنه إذا بدأ الباب العالى مرة ثانية استشارة الدول الأوربية فى هذه المسألة ، فإن ذلك سيجعل من الصعب الحصول على موافقتها بالإجماع مثلما حدث فى مؤتمر الحمولة بالاستانة (١) .

وفى الحقيقة كان إيفاد شارل دى لسبس للاستانة ثم « ماريوس فونتان » إلى لندن — كما سيتضح فيما بعد — يمثل مرحلة جديدة من مراحل الصراع الدبلوماسى . فكانت انجلترا تراقب تحركات دى لسبس بحذر وأحبطت كل مشاريعه . وكانت الاستانة مركزاً للنشاط الدبلوماسى للدول ، للتأثير على الباب العالى .

ورأى البعض أن شركة قناة السويس تبدو بالتأكيد مدرسة رائعة للسياسة الشرقية .

" The Suez Company would certainly seem to be an admirable school for Eastern Policy" (٢)

ولم ترفض الحكومة البريطانية مشروع دى لسبس صراحة ، وإنما وضعت أمامه العراقيل واتخذت نفس الأسلوب الذى اتبعته فى مؤتمر الحمولة الدولى بالاستانة .

---

(1) Lyons to Derby., 31.8.1874, Parl: P. Egypt. 2 (1876) No. 13 p 10.

(2) Fitzgerald, Op. Cit, p, 254.

أرسل فرديناند دى لسبس ابنه شارل إيمى دى لسبس : Ch. Aime De Lesseps (١) إلى الاستانة فوصلها فى أول ابريل ١٨٧٥ وذلك بهدف عرض اقتراح دى لسبس على الباب العالى وأخذ تصديقه عليه . وقد تلق شارل دى لسبس النصح من سفير فرنسا بأن عليه أولا أن يحصل على تفهم سفير انجلترا بالاستانة للموضوع . وأفهم هنرى اليوت شارل دى لسبس بأن أى زيادة فى رسوم المرور سيقع ثلاثة أرباعها على السفن البريطانية (٢) . وكان شارل دى لسبس يأمل أن تعيد انجلترا النظر فى موقفها من الشركة والتأثير على الباب العالى . فيذكر شارل فى رسالته إلى والده فى ١٢ ابريل ١٨٧٤ : « وكنا نعتمد بالأكثر على اهتمام تركيا المسئولة أولا وأخيراً عن تكرار المخالفات المالية تجاه شركة قناة السويس ، ليس فقط فى خرق الفقرة الرئيسية فى عقد الامتياز والخاصة بتعويض الشركة بمبالغ انشاء القناة ، ولكن الباب العالى يعتبر مسئولا عن ذلك العمل غير المعقول بإرسال قوات عسكرية للاستيلاء على ممتلكاتنا بعكس ما تنص عليه مواد عقد الامتياز الممنوح للشركة . فالمادة ٢٢ من فرمان ١٨٥٦ تقضى « بحماية الشركة وتعضيد الحكومة المصرية لها »(٣) .

وفى نفس الوقت مهدت الدبلوماسية الفرنسية الطريق لجهود شارل دى لسبس بالاستانة عن طريق إجراء محادثات جديدة . فأخبر سفير فرنسا بالاستانة الصدر الأعظم ووزير الخارجية التركى وكذلك أعضاء السلك الدبلوماسى بالاستانة ،

---

(١) شارل ابن دى لسبس ويشغل فى نفس الوقت منصب نائب رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس .

(2) Lister to Farrer, 7.4.1875, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 105 p. 80.

(3) Bulletin Décadaire, No. 130, 2.8.1875.

بأنه ليس في نيته الدخول في هذه المفاوضات شخصياً وأن المشكلة أصلا ترجع إلى أن دخل قناة السويس غير مربح سواء لإتمام عمليات صيانة وتشغيل القناة أو لدفع فوائد لحلة الأسهم . وأن صيانة وتحسين قناة السويس أمر يهم تجارة العالم كله وهو موضوع هام وعاجل لا ينتظر التأخير نظراً للتطور المستمر في بناء السفن . وعلى ذلك يجب أن تتطور القناة لتتلاءم مع تطور بناء السفن(١)

ويذكر السفير الفرنسي في رسالته إلى وزير خارجية فرنسا : « أنه على الرغم من أن لغة الصدر الأعظم معه كانت تنم عن تفهم ومواساة لمركز شركة قناة السويس وسلطة الباب العالي والحكومة العثمانية لحل المشكلة ، إلا أنه من الواضح تماما مدى تدخل وتأثير الدبلوماسية الأجنبية عليه .

ويذكر فيتزجيرالد أن الصدر الأعظم — بشخصيته المنافقة : The Vizier with characteristic duplicity قد شكى للسفير الفرنسي من تدخل الدول في شئون إدارية محضة ، وأن السفير الفرنسي استطاع أن يؤثر على تفكير الصدر الأعظم بأن يوضح له أن الحكومة التركية ارتكبت خطئين كبيرين وذلك عندما تركت مشكلة محتاجة لمجرد تفصيلات أن تتخذ طابع مشكلة دولية ، وتركت لمؤتمر دولي أن يكون محكمة قضائية تقرر العلاقة بين الباب العالي وشركة قناة السويس(٣) .

وفي الحقيقة يجد الباحث في هذا القول تحامل من الكاتب البريطاني على موقف الحكومة التركية ، والتي نلتمس لها العذر في موقفها ازاء الضغط الدبلوماسية

---

(1) Voisin, T. 2. OP. Cit. pp. 268—9.

( رسالة سفير فرنسا بالأستانة الى وزارة الخارجية الفرنسية في ٦/٤/١٨٧٥ ) .

(2) Ibid, pp. 269—270.

(3) Fitzgerald, Op. Cit, T. 2 p. 252.

الرهيبة التى تعرضت لها من انجلترا وفرنسا أكبر دول أوربا آنذاك ، ومحاولة الحكومة العثمانية الاستفادة من هذا التنافس الانجليزى ـ الفرنسى حول قناة السويس خلال فترة الدراسة وذلك وعن طريق إثارة كل منهما ضد الآخر لكى تستفيد هى من ذلك .

وفى الوقت الذى كان السفير الفرنسى بالاستانة يواصل جهوده الدبلوماسية ، كان شارل دى لسبس يجرى محادثاته مع الوزراء الأتراك والسفراء الأجانب هناك . فيذكر شارل دى لسبس فى خطابه الذى أرسله لوالده بتاريخ ١٢ ابريل ١٨٧٥ : « أصررت على عدم مناقشة أحد سوى الباب العالى وترغب الحكومة التركية فى حل المسألة بنفسها ، ولكن فى الحقيقة ليس فى استطاعتها التخلص تماماً من هذه الوعود ، التى ـ لسوء الحظ ـ أعطتها أثناء اجتماع المؤتمر الدولى للحمولة ـ وتعتبر الحكومة التركية نفسها مرغمة على الحصول على موافقة مسبقة من الحكومات الأجنبية . ولكن سوف تكتفى الحكومة بالارتباط الشفوى مع مختلف السفراء ، ثم بعد ذلك سوف تتفاوض معنا . وهذه الأشياء وإن كان لها طابع مظهرى ؛ إلا أنه من الأفضل عدم معارضتها . وأن الباب العالى يهتم قبل كل شىء بالرأى الذى تعطيه الحكومة الانجليزية ويقال أن السفير الانجليزى مطالب أن يسهل إيجاد حل مناسب للشركة »(١) .

ثم زار شارل دى لسبس السفير هنرى اليوت وأوضح له وأنه قادم لمناقشة مسألة أعمال : Ouestion d'affai:es ، وليس مسألة سياسية ، وأن التجـــارة البريطانية باعتبارها الأكثر إهتماما برخاء القناة ، لذا يجب علينا عن طريق الاتفاق المشترك أن تكفل حاجة التجارة العالمية وحقوق الشركة فى نفس الوقت » . كما

---

(1) Bulletin Décadaire No. 130, 2 Août, 1875, p. 7.

أوضح شارل للسفير أنه يهدف بمشروعه إبعاد مسئولية الحكومة البريطانية إزاء الشكاوى التى سوف تثار من قبل أصحاب السفن والتجارة فى السنوات القادمة وذلك فى حالة تأجيل الأعمال الخاصة بتحسين القناة لأنه سوف يزيد من زمن العبور ، وهذا يتعارض مع مصلحة التجارة الدولية . ولكن فى حالة ازدياد دخل القناة سيترتب عليه بالتالى إزدياد مصروفات التحسين . وفى حالة الاستمرار فى ارغام الشركة على تطبيق الرسوم الحالية التى تسبب الخسارة فسوف تصرف الشركة أموالا أقل(١) . كما ذكر شارل لهنرى اليوت أن هدف زيارته هو زيادة المبالغ اللازمة للمحافظة على بقاء القناة صالحة للملاحة . ولم يكن من الممكن عمل ذلك من دخل القناة الحالى الذى يذهب جزء منه للمساهمين بربح قدره ٥٪ والمبلغ الباقى يكاد يكفى بقاء القناة كما هى فى حالتها الراهنة . وعندما استفسر هنرى اليوت عن الوسيلة التى يراها للحصول على المبالغ التى يريدها ، عرض عليه شارل دى لسبس اقتراحه ويتلخص فى الآتى :

١ ـــ زيادة معدل رسوم المرور الحالى وهذا فى رأيه سياق المعارضة ، أو :

٢ ـــ تأجيل تخفيض الرسم الإضافى والمقدر له نصف فرنك للطن عن كل سنة ، والمنتظر إجراره فى نهاية العام القادم . ورجح شارل دى لسبس هذا الرأى الثانى (٢) .

وفى نفس الوقت طمأن هنرى اليوت شارل دى لسبس بأن حكومة انجلترا تميل لبحث مقترحاته بروح ودية ، ولكنها فى نفس الوقت لا زالت تذكر مسألة تصميم شركة قناة السويس على إهمال قرارات مؤتمر الحمولة الدولى ، وكذلك

---

(1) Ibid, pp. 7—8.

(2) Elliot to Derby, 6.4.1875, Parl P. Egypt: No. 2 (1876) No. 115 pp. 84—85.

الباب العالى واجبار كل سفينة للخضوع لإجراءات إعادة قياسها بمعرفة مندوبى الشركة بدلا من أخذ الرسوم على شهادة حمولة السفينة . عندئذ أخبره شارل بأن هذه مسألة بسيطة ويمكن بسهولة تصحيحها ومعالجتها فى باريس إذا ماوجد إستجابة لإقتراحه الحالى لدى حكومته ، وشرح شارل وجهة نظر الشركة بالنسبة لشهادة حمولة السفينة الخاصة بقناة السويس ، فذكر أنها ليست مستنداً رسمياً(١)

ورغم تأكيدات شارل دى لسبس ، فان هنرى اليوت لم يكف عن الضغط على الباب العالى للرد على مذكراته التى أرسلها بخصوص شكاوى ملاك السفن من إعادة قياس سفنهم وأيضا لارسال التعليمات الضرورية للخديوى(٢) .

هنا وعندما طلب صفوت باشا — الصدر الاعظم — المشورة من هنرى اليوت بالنسبة لمشروع دى لسبس ، نصحه بعدم الموافقة على فرض رسوم جديدة الا بعد أخذ موافقة الحكومات الرئيسية المعنية . وأن يوضح ذلك لدى لسبس لكى يرسل مشروعه لتلك الحكومات . وعندما عرض عليه صفوت باشا فكرة حل المسألة مع الممثلين الأجانب بالاستانة . نصحه اليوت بأن هذا موضوع خطير لا يستطيع الممثلون الدبلوماسيون بالاستانة البت فيه دون الرجوع لحكوماتهم وأكد صفوت باشا له أنه لن يتخذ أى خطوة خلاف ذلك (٣) .

بعث هنرى اليوت إلى دربى — وزير خارجية انجلترا — يخبره بأن شارل دى لسبس أبدى رغبته فى مناقشة مشروعه بروح ودية يحدوه الامل فى أن

---

(1) Elliot to Derby, 7. 4· 1875, Parl. P. Op. Cit. No. 116. p. 87.

(2) Ibid.

(3) Elliot to Derby, 21. 4 1875, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 122. p. 89.

يلتي مساعدته للتوصل إلى قرار سريع حتى يمكن إعلانه فى الاجتماع القادم للجمعية العمومية للمساهمين فى بداية يوليو . وأبدى هنرى اليوت رأيه بأن الباب العالى لا يستطيع وحده التصديق على هذا الطلب بسبب وجود قرارات المؤتمر الدولى للحمولة والتى تنص على ضرورة الحصول على موافقة الدول مسبقاً على أى اجراء مثل هذا . وكان من رأى هنرى اليوت ، أن على شارل دى لسبس — اختصارا للوقت — الاتفاق مع الحكومة البريطانية ، بدلا من الحضور للاستانة . لأن انجلترا هى الدولة الممثلة للسفن التى سيقع عليها أكبر عبء فى الرسوم بالنسبة للاقتراح الجديد . ثم أضاف أن الحكومة الانجليزية ستنظر بعين التقدير لطلبة وتتصرف بعدل من أجل مصالح الشركات الملاحية البريطانية ، وكذلك مصلحة شركة قناة السويس ، وأن الحكومة ستقرر الفوائد التى ستعود على السفن من جراء مقترحات دى لسبس . وأن أسلوب البرقيات فى هذه الحالة ليس وسيلة مجدية فى مثل هذه الأمور الهامه التى فى حاجه الى دراسه عميقه . وقدر دى لسبس المبلغ المطلوب بأربعين مليون فرنك . سيخصص ثلاثة أرباع هذا المبلغ لتحسين القناة والربع الباقى للاعمال المتعلقه بتحسين ميناء بور سعيد(١) .

وبناء على نصيحه هنرى اليوت لشارل دى لسبس ، بدراسه الموضوع مع الحكومه البريطانيه ، أرسل دى لسبس أمراً بالتوصيه لدى مديرى الشركة بإرسال

---

(١) أرفقت مع رسالة هنرى اليوت الى دربى وثيقة مشروع الأعمال المقترحة لتحسين قناة السويس والمقدمة من دى لسبس ويمكن الرجوع اليها لمعرفة تفاصيلها . وكان اجمالى المبلغ المقترح للمشروع : ٤٠ر٥٦٢ر٣٧٥ فرنكا منها ٢٨ر١٨٣ر٣٧٥ فرنكا لتعميق القناة وعمل التكسيات لضفاف القناة ، ومنشآت القناة نفسها أما المبلغ الباقى وقدره ١٢ر٣٧٥ر٠٠٠ فرنكا فكان مخصصا لتحسين ميناء بور سعيد . راجع الوثيقة السابقة (رقم ١٢٢) .

مندوب عنها إلى لندن لنقل وجهات نظر الشركة إلى الحكومة البريطانية لوضع حد لروح العداوة التى مازالت سائدة . ونصح دى لسبس رجال الشركة بإيقاف الاحتجاج المقدم مع رسوم المرور . وأيضا ايقاف عملية اعادة قياس السفن(١) .

واضح من هذا محاولة دى لسبس ترضيه الحكومة البريطانية ودفع المفاوضات إلى طريق الاتفاق لمصلحة الشركة .

وفى نفس الوقت ساندت الحكومة الفرنسية جهود دى لسبس للمصالحة والتفاوض مع انجلترا والباب العالى . فنجد وزارة الخارجية الفرنسية وقد أخبرت سفيرها فى لندن ، أنه نظراً لحاجة شركة قناة السويس إلى مبالغ اضافية لتحسين القناة . وبعد موافقة الباب العالى ، فان شارل دى لسبس قد قدم مذكرة لرفعها للدول المعنية مقترحة تحصيل هذا المبلغ عن طريق فرض رسم اضافى آخر قدره فرنك واحد للطن أو تأجيل مدة تخفيض الرسوم الاضافية ، وكانت الوزارة تحبذ الاقتراح الأخير ، وأوضحت أن مجلس ادارة شركة قناة السويس مستعد لوضع السيد : « ماريوس فونتان » : « Marius Fontaine » ، — سكرتير عام الشركة — تحت تصرف حكومة انجلترا . وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من سفيرها بلندن ، أن تسهل الحكومة البريطانية لمندوب شركة القناة الاتصال بالمسئولين الرسميين . باعتبار أن له صفة شبه رسمية « Semi – official »(٢) .

---

(1) Elliot to Derby, 23. 4. 1875, Parl P. Egypt 2 (1876) No. 132 p. 92.

(2) Decaz to Gavard, 5. 5. 1875, Parl. p. Ibid., No. 139. p. 99.

وفى نفس الوقت أرسل دى لسبس إلى دزرائيلى ( رئيس الوزارة البريطانيــة آنذاك ) فى ٩ مايو ١٨٧٥ يخبره أنه بعـــد أن اتفق مع دوق ديكاز ــــ وزير خارجية فرنسا ـــ قد أوفد « ماريوس فونتان » إلى لندن لمعرفة ما إذا كانت حكومة انجلترا موافقة على اعطاء الحرية للباب العالى للتفاوض فى مسألة الاتفاق الخاص برسوم المرور بالقناة . وأشار دى لسبس إلى أن هذه المقترحات قد وجدت قبولا لدى سير هنرى اليوت بالاستانة ، وأنها قد عرضت بمعرفة الشركة على الحكومة التركية من أجل انهاء الخلاف الموجود الناتج عن التدخل بالقوة المسلحة لخرق « عقد عام » : « Contract public » كفل حقوق المساهمين(١).

وأخذ مجلس التجارة البريطانى يناقش مقترحات دى لسبس ويفندها . فأعلن موافقته أول الأمر على الاتجاه الذى أبداه هنرى اليوت بخصوص القرض الذى يطلبه دى لسبس لتحسين القناة . إلا أنه قبل البت فى هذا القرض ينبغى اقتناع حكومة انجلترا بالأعمال المقترحة للقناة وأنها تفى بالغرض ، كما رأت ضرورة تنسيق العمل والتشاور مع الدول المعنية(٢) .

ورأى مجلس التجارة البريطانى أن دى لسبس يحاول الحصول على مزايا أخرى للشركة بعد أن وافق مؤتمر الحولة بالاستانة على الرســـوم الاضافية (٣) ، فى الوقت الذى ازدادت فيه حركة الملاحة بقناة السويس وفق تقارير الشهور الأربعة الأولى من عام ١٨٧٥ .

---

(1) Bulletin Décadaire No. 130 2. 8. 1875. p. 8.

(2) Mr. Trevor (بمجلس التجارة) to Lister (بالخارجية) 10.4.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 109 p. 82.

(٣) راجع الفصل الثانى ـ مشكلة رسوم المرور .

وعلى هذا فان دخل القناة سيتجاوز فى ذلك العام ٠٠٠ر٠٠١ر٢ طنا ، وبذلك فان رسوم المرور الاضافية ستخضع لتخفيض نسبة نصف فرنك فى الأعوام القادمة . وعلى ذلك فان الشركة تهدف إلى تأجيل عملية تخفيض الرسوم الاضافية من أجل مصلحة المساهمين . فى حين أن مؤتمر الاستانة الدولى للحمولة كان أكثر من عادل فى قراراته الخاصة بالرسوم الاضافية ازاء شركة قناة السويس ، وأن زيادة حركة الملاحة فى القناة واضحة . ودليل آخر على ارتفاع دخل القناة وتحسن إيراداتها يبرز بوضوح إذا نظرنا إلى ارتفاع سعر السهم العادى لقناة السويس وقيمته الأصلية ٥٠٠ فرنك فأصبح ٦٢٥ فرنكا ، فى الوقت الذى لا تحصل فيه السفن التجارية العابرة للقناة على أرباح . وأكد تقرير مجلس التجارة البريطانى أن الشركة التى يكسب فيها السهم ١٣٥ فرنكا تقوم بالإقراض وليس بالاقتراض ، وأنها قادرة على اتمام التحسينات وصيانة قناة السويس بدون اقتراض . ويراعى أنه قد نص فى عقد الامتياز على أن تكون القناة ذات عرض معين ، وهذا مالم تفعله الشركة . هذا بالاضافة إلى أن الشركة لم تحصل فقط على الحد الأقصى للرسوم التى صرح بها عقد الامتياز — وهى ١٠ فرنكات — بل منحها المؤتمر الدولى للحمولة بالاستانة زيادة ٣٠٪ من رسوم المرور . وعلى هذا فان مجلس التجارة البريطانى طلب من وزارة الخارجية البريطانية عدم الموافقة على أى زيادة فى رسوم المرور التى تطالبها الشركة (١) .

تلك صوره محزنة للجشع من جانب طرفى النزاع : الشركة والحكومة

---

(1) Plummer( رئيس مجلس التجارة ) to Derby, 5.6.1875, Parl. P. Egypt 2 (1876) No. 148. p. 105.

البريطانية كل منهما يعمل لمصلحته بأنانية شديدة دون النظر لمصلحة تجارة دول العالم. وأن مصر عندما استردت حقها بتأميم قناة السويس ساهمت فى رخاء العالم بتحسين هذا المرفق فى سنوات بسيطة فزاد الغاطس من ٣٥ قدما (قبل التأميم) إلى ٣٨ قدما فى فبراير ١٩٦٤ ، وتم توسيع قطاع القناة من ١٢٠٠ مترا مربعا إلى ١٨٠٠ مترا مربعاً . وذلك رغم حاجة مصر إلى العملات الصعبة .

ولم يمكث ماريوس فونتان بلندن أكثر من أسبوع لأن وزارة الخارجية البريطانية رأت أنه يمكن وضع المندوب الفرنسى فى اتصال مع الكولونيل ستوكس — العضو البريطانى فى مؤتمر الجولة الدولى — إلا أن دى لسبس أحس بالخطر من ترك السياسة الانجليزية تعتقد أنه يرغب فى التفاوض معها أو إعطائها أى اشراف على شئون الشركة نفسها بتقديم بيان بقائمة ايرادات ومصروفات شركة قناة السويس . فقد كان دى اسبس يرى أن شركة قناة السويس إنما هى شركة خاصة ، ولا يعترف لأى دولة بالحق فى رعاية شئونها الادارية . كذلك خشى من مسألة قيام انجلترا بمناقشة ميزانية المصروفات التى قدمتها الشركة بناء على مشاورات شارل دى لسبس بالآستانة مع هنرى اليوت ، فتكون ايرادات ومصروفات الشركة تحت اشراف انجلترا وفى هذا تدخل فى شئون ادارة الشركة . وهذا ما يرفضه دى لسبس . لذلك سارع الى استدعاء ماريوس فونتان من لندن فى ١٦ ، ١٧ مايو ١٨٧٥(١) . وبذلك فشلت بعثة فونتان للندن ، وأخذ دى لسبس يهاجم السياسة الانجليزية بعنف ، ووصفها بأنها لا تتمشى مع مبادىء انجلترا العامة فى الحرية واحترام الملكية

(1) Bulletin Décadaire No. 130. Op. Cit. pp. 8—9.

الخاصة ، وتتبعها طرقا دبلوماسية ملتوية(١) . ومن العجيب حقا أن يعتبر دى لسبس شركة قناة السويس ملكية خاصة : « Propriété Privée » .

من هذا يتضح أن وزارة الخارجية البريطانية اتخــذت موقفاً معارضاً لمقترحات دى لسبس ، ووضعت له العراقيل لاحباطها . فلقد أخبر دربى ليونز أن ما تطلبه شركة القناة فى مشروعها هذا انما يعتبر تعديلا فى أصل عقد الامتياز المبرم بين الشركة والخديوى اسماعيل . وأن حكومة انجلترا بعــد دراستها الوافيــة لاقتراح دى لسبس ، واقتراح دوق ديكاز ، لا تستطيع أن تنصح حكومة الباب العالى بهذا المشروع . وأن حكومة انجلترا بتصرفها هذا لا تتم عن روح عداء للشركة ، بل هى تقدر تماماً هذا المرفق وأهميته لتجارة وسفن بلادها وانما تعطى أهمية إلى ذلك عن طريق مؤتمر يتكون من كل الدول المعنية بأمر القناة وأن من رأى الحـكومة عدم بحث أى اقتراح من جانب دى لسبس إلا عندما تخضع الشركة وبإخلاص لسلطة الباب العالى :

"Until the company had loyally submitted to the authority of the Porte".

وذلك بتنفيذ قرارات مؤتمر الاستانة الدولى بكل دقة (٢) .

هذا وقد أثارت عبارة : « ضرورة خضوع الشركة لسلطة الباب العالى » خيبة أمل وزارة الخارجية الفرنسية ، ولهذا القرار الذى اتخذته الحكومة الانجليزية . وعلق دوق ديكاز يتهكم أثناء حديثه مع لورد ليونز – سفير انجلترا بباريس – على أن مسألة : « ضرورة خضوع الشركة وباخلاص لسلطة الباب العــالى »

---

(1) Ibid.

(2) Derby to lyons., 12.6.1875. Parl. P. Op. Cit. No. 150 p. 106.

عن طريق الالتزام وبشدة بتوصيات مؤتمر الحمولة الدولى ، بقوله :
« إنه لا يعرف لماذا يجب على دى لسبس أن يقوم بما يسمى ببساطة : « إعلان أفلاطونى للخضوع a platonic declaration of submission » . فرد عليه لورد ليونز بأن رفض الشركة قبول شهادات السفينة الرسمية وتجاهلها عن طريق قياسها لحمولة السفن بمعرفتها ، فان شركة قناه السويس بعملها هذا إنما تعارض توصيات مؤتمر الحمولة الدولى بالاستانة أكثر من — « مقاومتها له أفلاطونيا » — (١) بالاضافة إلى أن الشركة ترسل للسلطان مطالبات دورية مصحوبة باحتجاجها على الخسائر التى تدعى أنها تعانيها . وبهذا المسلك تنكر الشركة سلطة الباب العالى بطريقة ملحوظة ولا أقول بطريقة مهينة »(٢).

وهكذا ظهرت هزيمة مشروع دى لسبس واضحة لوزير خارجية فرنسا ، فأساء ذلك ، للعلاقات الدبلوماسية الفرنسية — الانجليزية . خاصة تعليق ديكاز أثناء حديثه مع لورد ليونز على ما يسمى : « بالخضوع الأفلاطونى للسلطان » فقد كان ذلك تعريفا سيئاً لملاحظة لورد دربى ، وغير لائق — فى نظر فتز جيرالد — من رجل سياسى ، ذلك أن دربى استبعد فكرة أى شىء أفلاطونى لوصف طبيعة الخضوع والذى يجب أن يتخذ شكل الالتزام الشديد لتوصيات

---

(1) Lyons to Derby, 19. 6. 1875 Ibid No. 152. p. 112.
« The company opposed more than a "Platonic resistance to the recommendations of the commission. ».

(2) « In a very marked not to say offensive manner » Ibid. p 113.

المؤتمر ، وان دوق ديكاز كان يرى عدم أهمية أخذ موافقة الخديوى علـــى المشروع (١) .

وقد تأزمت العلاقات الفرنسية ـــ الانجليزية نتيجة اختلاف موافقهما تماما من اقتراح دى لسبس، ويبدو هذا واضحاً من اشتداد اللهجة الدبلوماسية المتبادلة بين الطرفين . ونجد أن انجلترا إمعاناً منها فى تعقيـد الموقف أمام مقترحات دى لسبس ، تخطر سفير فرنسا بلندن بضرورة أخذ موافقة الخديوى أولا عـــلى مقترحات الشركة ، وأن هذه الموافقة تعتبر «شرطاً ضرورياً» ( Sine qua non ) لحـكومة انجلترا . ذلك لأنه خلال كافة الاتفاقيات بـين شركة القناة والخديوى منذ ١٨٥٤ وحتى ١٨٧٥ يخضع حاكم مصر كل هذه العقود الخاصة بالقناة للسلطة العليا الممثلة فى الباب العالى للتصديق عليها . ولأنه بدون تصديقه عليها تصبـح غير شرعية . وخـلال الفترة من أول يوليو ١٨٧٢ وحتى ٢٩ ابريل ١٨٧٤ ، اعترف كل من الخديوى ودى لسبس بسلطة الباب العالى ، بل واحتكما اليه وقبلا حكمه ، وان الخديوى هو الجانب المباشر للعمل يتصرف بناء على سلطة وسيادة الباب العالى . وعلق دربى على ما ذكره ديـكاز من أن المطلوب من دى لسبس إزاء السلطان هو اعلان خضوع افلاطونى : «إنه من الصعب على حـكومة انجلترا إضافة شيء أو التعليق على هذا الـكلام . ويمـكن ملاحظة أن ما تطلبه حكومة انجلترا ليس اعلاناً بل امتثالا خلصاً لقرارات السلطان معبرا عنه بالفعل لا بالقول» . وأكد دربى للسفير الفرنسى أن حكومة انجلترا لا تعتقد أن هناك أى أساس لمسألة خيبة أمل الحـكومة الفرنسية فى المشكلة ، ذلك ان حـكومة انجلترا من الصعب عليها أن تذعن طويلاً لمطالب دى لسبس ، الذى يواصـل

---

(1) Fitzgerald, Op. Cit. p. 261.

عصيانه الصريح . وعلى الرغم من ذلك فقد تسلمت الحكومة الفرنسية تأكيدات بأنه فى حالة خضوع دى لسبس للسلطة فان طلبه يمكن النظر اليه بانصاف (١) .

وبعد أن مرت فترة على شارل دى لسبس بالاستانة دون أن يصل إلى نتيجة، طلب من الباب العالى أن يسارع بالرد على المقترحات ، لأنه كان شديد القلق العودة إلى باريس لحضور اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين بشركة قناة السويس . وأصبح وجوده بالاستانة عديم الجدوى بعد أن أخبره الصدر الاعظم أنه ينتظر رأى الخديوى على مشروع دى لسبس (٢) . ولجأ صفوت باشا كعادته ، للسفير الانجليزى يسأله رأيه بخصوص الطريقة التى يمكن أن يرد بها على رسالة الخديوى والتى يستفسر فيها عن رأى الباب العالى فى الرسوم الإضافية للقناة لمقابلة النفقات الإضافية بناء على طلب دى لسبس . فكان من رأى السفير البريطانى أن يؤكد الباب العاب بأن هناك أساساً حسناً ومناسبا لذلك عن طريق قيام لجنة Commission كما اقترح الخديوى ، وبناء على قرار هذه اللجنة ، فانه يمكن رفع قرارها للحكومات المعنيه لإبداء رأيها فيه (٣) .

---

(1) Derby to Lyons.; 2.7.1875. Par. p. Egypt 2 (1876) No. 157 p. 115.

(٢) أرسل الصدر الأعظم رسالة الى الخديوى بتاريخ ٢٣ يونيـة ١٨٧٥ يستفسر منه عن رأيه فى مشروع دى لسبس وفى نفس الوقت أفهم الصـدر الأعظم سفير فرنسـا بالأستانة أن دراسة مشروع دى لسبس حرى بها أن تكون فى مصر لا الاستانة . راجع رسالتى سفير فرنسا بالاستانة الى وزير خارجية فرنسا فى ٢٣ يونية ، ٧ يوليو ١٨٧٥ :
Voisin, Op. Cit. T. 2. p. 275.

(3) Elliot to Derby, 4. 7. 1875. Parl. p. Ibid. No. 159. p. 116.

عندئذ بدأت تتكشف لدى لسبس بوادر فشل مشروعه فأرسل إلى ابنه شارل برقيه من باريس يطلب منه سحب اقتراحه الخاص بتحسين قناة السويس ويخبره بأن الشركة ستستمر فى تحصيل الرسوم بتخفيضاتها الحالية طبقا للتعريفة المفروضة عليها . وأن الشركة تعترض على مسألة احالة الموضوع والرجوع به إلى مصر ، بل ترغب على العكس من ذلك أن ترتب الأمور بمعرفة الباب العالى بالاستانة (١) .

إذا كانت بعثة ماريوس فونتان إلى لندن قد باءت بالفشل ، فان محادثات شارل دى لسبس بالاستانة لم تكن هى الاخرى بأسعد حظا من محادثات لندن. فبعد أن مكث شارل بالاستانة أكثر من ثلاثة أشهر يتفاوض مع الاطراف المعنية أحس أن انجلترا تستدرجه لايجاد نوع من الاشراف والسيطرة على إدارة شركة القناة عندئذ استدعى شارل لباريس وسحب المشروع (٢) . ورأى دربى أن سحب دى لسبس لمشروعه المقدم للباب العالى يؤكد للحكومة الانجليزيه رفض دى لسبس « للشرط الضرورى » Sine qua non الخاص بضرورة أخذ موافقة الخديوى أولا على اقتراحه . عندئذ رأى دربى الفرصة سانحة لحث الباب العالى لكى يفرض على دى لسبس طاعة أوامره :

« to enforce obedience to its authority »

وذلك بأن يرسل الباب العالى ردوده بعدم شرعية الاجراءات التى اتخذتها الشركة . تلك الردود التى كانت قد أرجئت إلى أن يتم بحث اقتراح دى لسبس. وأنه قد حان الوقت لايقاف كل الاجراءات الشاذه وغير السليمة التى اتخذتها الشركة، حتى يعرف دى لسبس أن الدول البحريه مصممة على ألا ترى توصيات

(1) Elliot to Derby, 4. 7. 1875, Ibid. No. 165. p. 123.

(2) Bullétin Decadaire No. 130, 2 8.1875, p. 9.

المؤتمر الدولى المحمولة حبراً على ورق : « become a dead letter » (١) .
وفعلا أرسل الباب العالى يعلن لشركة قناة السويس ، بعد سحبها لمشروعها ، أن جميع احتجاجاتها الخاصة بتحميله الخسائر الناتجة عن تطبيق الرسوم الجديدة وفق قواعد القسطنطينية هـذه الاحتجاجات ليس لها ما يبررها : « null and void » (٢) . ومن العجيب بالنسبة لموقف صفوت باشا أن يخبر هنرى اليوت أنه لم يطلع على قرارات مؤتمر الحولة بالقسطنطينية لأنه لم يحضر جلسات مؤتمر الحولة حيث لم يكن آنذاك فى الحكم . ولذا فمن الصعب عليه مناقشة هذه الموضوعات مع شارل دى لسبس ، وطلب صفوت باشا المشورة من اليوت الذى عبر فى رسالته إلى دربى عن مدى الصعوبة عندئذ فى مناقشة الأمر مع صفوت باشا (٣) .

وإذا انتقلنا إلى دراسة موقف الخديوى اسماعيل من مقترحات دى لسبس نجده يتلخص فى الآتى :

١ — عقد مؤتمر ، وليس بالضرورة أن يكون دولياً .

٢ — ضرورة دراسة مشروع دى لسبس بعناية .

٣ — ضرورة خضوع الشركة للشروط التى سيصدرها المؤتمر (٤) .

---

(1) Derby to Elliot, 5. 8. 1875, Parl. p. Op. Cit. No 167 pp. 123—124.

(2) Safwat to Musurus., 21. 7. 1875, Ibid. No. 168, p 124

(3) Elliot to Derby., 7. 4. 1875, Par. p. Ibid. No. 116. p 87.

(4) Elliot to Derby; 12. 6. 1875, Parl. p Ibid. No. 153. p. 113.; cf Parl. p No. 159, p. 116.

وفى الحقيقة نجد أن هذه النقاط هى نفس اتجاه انجلترا من المشكلة .

أما بالنسبة لموقف الدول الأوربية من هذه المشكلة ، فنجد أن الحكومة الايطالية قد أبدت اهتمامها بالمسائل المتعلقة بايرادات شركة القناة وأرسلت مذكرة بذلك إلى الحكومتين الانجليزية والفرنسية . وعلق دوق ديكاز على ذلك فقال إن نظام الحسابات الذى تستخدمه شركة قناة السويس، هو نفس النظام المستخدم فى الشركات الكبرى للسكك الحديدية فى فرنسا ، وعلى ذلك فان الحسابات التى تضعها شركة قناة السويس أمام الجمعية العمومية للمساهمين تحتوى على كل المعلومات (١) .

أما حكومة النمسا فقد طلبت من الحكومة الانجليزية إجبار سلطات شركة القناة لتنفيذ قرارات مؤتمر القسطنطينية (٢) . وأخبر وزير خارجية النمسا بويست « Beust » دربى بعدم موافقة النمسا على اقتراح دى لسبس الخاص بزيادة رسوم المرور ، كوسيلة لتحسين القناة (٣) .

كذلك يذكر « بوخانون » Buchanon سفير انجلترا بالنمسا ، أنه تحادث مع أحد السادة بالنمسا — لم يذكر اسمه أو وظيفته — ممن لهم دراية جيدة بمسألة قناة السويس وأنه خرج من هذا الحديث ببعض النتائج والملاحظات :

---

(1) Lyons to Derby, 18. 6. 1875, Par P. Egypt 2 (1876) No. 152 p. 112. Cf. Derby to Lyons. 9. 7. 1875, Par. p. Ibid. No. 157. p. 115.

(2) Buchanon to Derby, 24. 3. 1875, Par. p. Idid. No. 100 p. 74.

(3) Derby to Buchanon, 31. 5. 1875, P. Ibid. No. 147. p. 104.

أنه على الرغم من ازدياد دخل القناة ، نجد أن المجرى الملاحى يقل عمقه ، هذا بالاضافة إلى صعوبة الحصول على معلومات من داخل القناة من الشركة نفسها ، ليمكن تطبيق قرار تخفيض الرسم الاضافى .

وأنه من الخطأ أن تكون شركة قناة السويس فى يد مؤسسة خاصة ، وأنه أيضاً من الصعب تحويلها إلى « ملكيه دوليه » : « International Ownership » وأن الحل لذلك هو أن يكون الخديوى ، هو المالك الوحيد للقناة والدول البحرية ، بدلا من أن تقوم بشراء الأسهم الباقية . عليها أن تطمئن حملة الأسهم بضمان نسبة مئوية للأرباح الخاصة بأسهمهم، وذلك بعد خصم نسبة مئوية لصيانة القناة . وأنه يمكن تسديد متأخرات الفوائد خلال عدة سنوات . واستفسر يوخانون من محدثه عما إذا كانت حكومة النمسا قد تقدمت بهذه المقترحات فرد بالنفى وأفاد بأنها مجرد أفكار (١) .

وبالنسبة لموقف روسيا من مشروع دى لسبس ، نجد « دوريا » (Doria) سفير انجلترا بالروسيا ، يبعث برسالة لدربى يوضح فيها رأى الحكومة الروسية فى المشروع موضحاً فيها :

١ — ضرورة عمل دراسات واستفسارات وافية للتأكد من صحة المصروفات التى ذكرتها الشركة لبقاء القناة فى حالة صالحة للملاحة ، وأنها مطابقة للحقيقة تحاشيا لأى مطالب إضافية .

٢ — لا تحبذ الحكومة الروسية فكرة عقد مؤتمر دولى لهذا الغرض .

---

(1) Buchanon tö Derby, 23. 3. 1875, Parl. p. Egypt 2 (1876) No. 100.

٣ — تميل الحكومة الروسية لفكرة تأجيل تخفيض الرسم الإضافى بدلا من فرض رسوم إضافية جديدة .

٤ — بما أن الحكومة الروسية ليست فى وضع تستطيع فيه معرفة ماسوف تتخذه الحكومة العثمانية بهذا الخصوص فإنها لا تستطيع ابداء رأى محدد فى هذا الموضوع [1] .

وفى الوقت الذى دار فيه هذا الصراع الدبلوماسى لم تغفل حكومة انجلترا عن القيام بدور نشط وفعال لدراسة المسألتين الاثنين أثيرتا مع دى لسبس عند مناقشة اقتراحه وهما ، مسألة تحسين قناة السويس وإيرادات الشركة . فقامت الحكومة البريطانية بعملية مسح القناة السويس بعمل جسات لمداخلها لدراسة عمقها وحالتها الفنية[2] . فكلفت الحكومة البريطانية وزارة البحرية بدراسة عمق القناة وعمل جسات عند مدخل ميناء بورسعيد ، فقامت السفينة البريطانية: Shearwater بهذا العمل [3] . وقام نائب وزير البحرية البريطانية : Vice admiral ويدعى: درموند (Sir James Drummond) وهو قائد منطقة البحر المتوسط، بزيارة لميناءى بورسعيد والسويس[4] فوصل لبورسعيد فى ٢ مارس

---

(1) Doria to Derby, 22. 6 1875, Par. p Ibid. No. 155. p. 114.

(2) Stokes to Derby, 11. 11. 1874, Par P. Egypt. 2 (1876) No. 40 p. 30.

(3) Tenterden to admiralty, 6. 11. 1874, Par. P. Ibid. No. 39. p. 30. Cf. Stokes to admiralty, 11. 11. 1874; Par. p, Ibid. No. 41.

(4) The Secretary to admiralty, 27. 2. 1875, Par. P. Egypt. No. 2 (1876) No. 96. p. 66.

١٨٧٥ حيث رحب الخديوى بزيارته ، وأعد له قطاراً خاصا لنقله إلى القاهرة، وأبدى درموند رغبته فى زيارة السويس ومنطقة الطور والبحر الأحمر . فقبلت دعوته وأكرم الخديوى وفادته . وأبدى له رغبته فى الحصول على أثنين أو ثلاثة من الضباط البحريين البريطانيين للعمل فى مصر . كا نوه الخديوى بأن إدارة الفنارات والموانى المصرية تحت إدارة الضابط الانجليزى ماكيلوب باشا « Mc-Killop » (١) وأن عمليات تحسين ميناء الاسكندرية تجرى تحت إشرافه . بل إن الخديوى عهد إليه بتكوين شركة لتصدير الملح من البحر الأحمر إلى ممتلكات انجلترا فى الهند . وفى هذا دليل على مدى ثقة الخديوى بالسيد / ماكيلوب ، وأن مشروعه سيجلب دخلا معقولا . واستطاع درموند دراسة حالة القناة عموماً وأرسل تقريره إلى وزارة البحرية (٢) .

---

(١) تقلد ماكيلوب منصب « مدير مصلحة الموانى والمنائر المصرية » وقد اشترك ماكيلوب باشا فى حملة الصومال الجنوبى (١٨٧٥) . أنظر : عبد المنصف محمود - البحرية المصرية فى مائة عام ١٨٦٣ — ١٩٦٣ — ص ٦٩٧ ( تاريخ البحرية المصرية) وراجع أيضا : شوقى عطا الله الجمل — سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن ١٩ ص ٢٨٠ . وراجع ( مشكلة رسوم المرور ) .

(٢) يذكر درموند فى تقريره أن القناة يعمل بها مرشدون من كل البلاد ويوجد ٤ مرشدين فرنسيين ، ونوه بكرم الضيافة المصرية ، وطلب فى تقريره الاهتمام بمسكن القنصل البريطانى ببورسعيد لأنه لا يليق بمركزه لأنه يقل عن زملائه مظهرا . ولا يتفق مع زيادة حركة السفن البريطانية فى القناة وتزايد مصالحها بالتالى لدى القنصل وأرفق بتقريره كشفا بإيرادات القناة للسفن خلال عامى ٧٣ ، ١٨٧٤ ونوه بإرتفاع نسبة السفن البريطانية . وذكر أن مجموع سكان بورسعيد ٤٠٠ر١٠ نسمة منهم ٦٠٠٠ عربى والباقى من الماطيين ( انجليز ) — يونان — فرنسيين - ايطاليين — نمساويين — المان ومعظمهم من الفئات السيئة ، وحوادث السرقات والقتل متكررة الحدوث : راجع : =

وربما تكون رحلة نائب وزير البحرية والأبحاث السابقة التى قامت بها السفن البريطانية لدراسة منطقة شمال بورسعيد ، ما هى إلا تمهيد لعملية دراسة عسكرية ميدانية لقناة السويس تمهيداً للوقت الذى يحصل فيه الغزو البحرى للقناة .

ولم تقتصر جهود انجلترا على عملية مسح القناة ودراسة مداخلها ، بل كانت تقوم بعملية مراقبة ايرادات شركة قناة السويس ، لان ذلك كما ذكرت مهم بالنسبة لعملية تخفيض الرسوم الاضافية التى نصت عليها قرارات مؤتمر القسطنطينية وكان ذلك من الموضوعات الهامة التى اهتمت بها الدول البحرية عامة وحكومة انجلترا خاصة .

وقد رفضت سلطات شركة قناة السويس تزويد قناصل الدول ببورسعيد بتفاصيل ايرادات الشركة ، لان الشركة كانت تعطى تلك البيانات فقط للوكلاء والقناصل العموميين بمعرفة وكيل عام الشركة بالاسكندرية . وكانت الشركة تطبع نشرة يومية للسفن العابره للقناة وتعرضها ببورصة الاسكندرية Alexandria Bourse وكانت تنشرها الجرائد المحلية . وقد أرسل ستانتون ــ قنصل بريطانيا فى مصر ــ بتقريره الى وزارة الخارجية أنه ليس هناك داع للتقدم لوكيل شركة قناة السويس بالاسكندرية للحصول على هذه المعلومات ، وآثر الحصول عليها من أعداد جريدة الشركة الثلث شهرية « Bulletin Décadaire » وحصل على أعداد هذه الصحيفة بصفة منتظمة للرجوع اليها . واقترح ستانتون على دربى لفت نظر المندوب العثمانى بشركة قناة السويس الى موضوع ايرادات الشركة وأشار الى أن هذا المبعوث العثمانى غير موجود بمصر حتى يمكن إثارة هذه المسألة معه والحكومة

---

Vice—admiral, J. Drummond to admiralty. 16. 3. 1875, Parl. P, Ibid. No. 103; pp. 76—77.

المصرية ممثلة فى مجلس إدارة الشركة بباريس، أما الحكومة التركية فغير ممثلة(١). إلا أن وزارة الخارجية علقت على تقرير ستانتون بأن « المعلومات المأخوذة من جريدة الشركة غير كافية لأنها تنشر فقط حمولة الشحنات Tonnage de chargement وهى معلومات غير كافية لمعرفة إجمالى الحمولات العابرة القناة لإجراء عملية تخفيض الرسم الإضافى المنوه عنه باتفاقية القسطنطينية ١٨٧٣. والذى يمكن معرفته فقط عن طريق الشركة. وأن رفضها إمداد قناصل الدول بتلك النشرة سيجعل حكوماتها عاجزة عن مراقبة تنفيذ عملية تخفيض الرسوم الاضافية. وأن المندوب المصرى فى شركة قناة السويس والمقيم بباريس لا تجدى رقابته طالما أنه يقيم بباريس(٢). وقد أثارت الحكومة البريطانية هذا الموضوع مع حكومة النمسا فأخبرتها : « برفض شركة قناة السويس إمداد قناصل الدول ببورسعيد بالنشرة الشهرية الموضحة لحمولات السفن العابرة للقناة، والمتخذة أساساً لتحصيل رسوم المرور وأن هذا الموضوع يهم كل الدول المشتركة فى مؤتمر الحمولة بالاستانة، حتى يمكن الاستفادة من تخفيض الرسم الإضافى. وقامت الحكومة البريطانية باخطار الحكومة العثمانية بذلك الأمر للفت نظر الشركة الى ذلك »(٣). هذا وقد قام ستانتون بتوجيه نظر شريف باشا(٤) بضرورة الحصول على مستندات صحيحة لحركة الملاحة بالقناة تحتفظ بها الحكومة المصرية للتأكد من صحة المعلومات

(1) Stanton to Derby, 14.10.1874, pp. Ibid. No. 33, p. 26.

(2) Derby to Stanton. 19. 11. 1874, Par. p. Egypt 2 (1876) No. 46. p. 32.

(3) Derby to Beust, 20. 11. 1874, Par. P. Ibid. No. 47. p. 32.

(٤) وزير العدل بالحكومة المصرية.

الخاصة بحركة المرور بالقناة لأهميتها فى تخفيض الرسوم الاضافية. ورأى ستانتون أنه من المستحسن التنبيه على قبطان كل سفينة بميناء بورسعيد والسويس بتقديم صورة من شهادة التسجيل لكل سفينة موضحاً بها صافى الحمولة التى اتخذت أساساً لتحصيل الرسوم، الى سلطات الميناء المصرية. وهذه البيانات تكون مفيدة لعمل مراجعة دقيقة لرسوم المرور التى تنشرها شركة قناة السويس. وبهذه الطريقة يمكن حل المشكلة فى نظر ستانتون(١).

ورأى لورد دربى أن يقوم ضباط ميناء بورسعيد بأخذ معلوماتهم مباشرة من السفن أو وكلاء السفن وليس من موظفى شركة القناة. وطلب من ستانتون تقديم بيان ايرادات القناة بصفة دورية (٢).

وفعلا استجابت الحكومة المصرية لطلب انجلترا، وأرسل شريف باشا الى ستانتون يخبره بأن قباطنة مينائى بورسعيد والسويس، سيحصلون على بيانات الحمولة الرسمية لكل السفن التى ترغب العبور فى القناة. وأن بيانات رسوم المرور التى يحصلون عليها من ربابنة السفن أو من وكلائهم بالسويس أو بورسعيد سوف يتم نشرها بصفة دورية بمعرفة الحكومة المصرية(٣).

ولم تكتف الحكومة البريطانية بذلك، بل كلفت « بيرسيفال » Perceval — نائب القنصل البريطانى فى بورسعيد — بأن يمد حكومته بقائمة بأسماء السفن

---

(1) Stanton to Derby, 5. 12. 1874. Parl P. Op. cit. No. 63.

(2) Derby to Stanton, 8. 1. 75. op. cit.

(3) Sherif Pasha to Stanton, 22. 2. 1875. Parl. p. Ibid. No. 98 p. 66.

التى عبرت قناة السويس ووجد بيرسيفال صعوبة فى الحصول على تلك المعلومات[١].
كذلك كلف « مجلس التجارة البريطانى » ربابنة السفن البريطانية بتسجيل أنفسهم بالقنصلية البريطانية ببورسعيد لأخذ بيانات حمولة سفنهم، أما السفن الاجنبية، وهى خارج نطاق سلطة القنصلية البريطانية ببورسعيد فإن بيانات هذه السفن أمكن الحصول عليها بالتراضى مع ممثليهم ووكلائهم[٢].
وهكذا أحكمت انجلترا الحصار على الشركة لمعرفة إيراداتها بدقة.

لقد رأينا كيف سارع دى لسبس بقطع مباحثات شارل بالاستانة وماريوس فونتان بلندن، خشية التدخل فى إدارة شركة قناة السويس فى شكل مؤتمر دولى على غرار « لجنة نهر الدانوب » وانتظرت الشركة الفرصة للحصول على مطالبها بعد تلك الهزيمة. ولكن الظروف تغيرت عندما قامت انجلترا بشراء أسهم مصر فى قناة السويس ( ١٨٧٥ ). فلم يجد دى لسبس بدأ من التفاهم مع الحكومة الانجليزية عندئذ.

وتم توقيع اتفاقية « ٢١ فبراير ١٨٧٦ » بين دى لسبس ممثلا للشركة

---

(١) تضمنت القائمة أسماء السفن فى الفترة من ٢٩ أبريل ١٨٧٤، وهو تاريخ ابتداء تطبيق رسوم المرور الجديدة حتى ٣١ ديسمبر سنة ١٨٧٤ ومنشور بها تفاصيل حمولات وجنسيات هذه السفن (بالوثائق البريطانية parl.p. من ص ٦٨ — ٧٣ ).
عبرت قناة السويس عام ١٨٧٤ ( ١٢٦٤ سفينة ) وترتيب الجنسيات حسب أهميتها : انجلترا ٨٩٨ — فرنسا ٨٧ — النمسا ٦١ — هولندا ٥٣ — ايطاليا ٥٧ — المانيا ٣١ — اسبانيا ٢٧ — تركيا ١٦ — مصر ٨ — النرويج ٨ — روسيا ٣ ) راجع :
— Stanton to Derby, 25.2.1875, par. p. Egypt 2 (1876) No. 99 p. 67.

2) Cookson القائم بالاعمال الانجليزى بمصر to Derby 21,6,1875, parl. p. Egypt 2 (1876) No, 160, p, 117.

وستانتون عن الحكومة البريطانية والتى أطلق عليها دى لسبس « إتفاقية السلام » جاء فيها :

١ — يعلن دى لسبس قبوله لقواعد الحوله المقررة فى مؤتمر القسطنطينية الدولى (١٨ ديسمبر ١٨٧٣).

٢ — تخفيض الرسوم الاضافية اعتباراً من سنة ١٨٧٧ بمعدل نصف فرنك سنوياً. والخفض الثانى من أول يناير ١٨٧٩ والخفض الثالث من ١٨٨١ والرابع ١٨٨٢ ، والخامس ١٨٨٣ والسادس ١٨٨٤ .

وبذلك يتلاشى رسم الثلاثة فرنكات الإضافية .

٣ — أن تقوم الشركة بمشاريع تحسين وتعميق القناة .

٤ — أن يسحب دى لسبس الاحتجاجات المقدمة للباب العالى ، والتى كانت قد قدرت اجمالى خسارة القناة ٠٤٥ر٤٠٨ر٤ فرنكاً (١) .

هذا وقد ظلت مشكلة إعادة قياس السفن للتأكد من صحة بيانات شهادة حمولة السفينة فترة من الوقت ، ونالت مزيداً من البحث والدراسة بين كل من الكولونيل ستوكس ممثلا للحكومة البريطانية وفرديناند دى لسبس عن الشركة . وكان ستوكس يرى أن المؤتمر الدولى للحمولة قد أقر اعتماد شهادات حمولة السفينة : Papers are to be believed فرد عليه دى لسبس بقوله : « إن المؤتمر لم يمنع مراجعة هذه المستندات » "The report does not forbid this verification" . وكان دى لسبس يهدف من مسألة إجراء مراجعة

---

(١) كان دى لسبس يرسل احتجاجاته للباب العالى شهريا ويرفق بالاحتجاج كشف بقيمة الخسارة التى لحقت بالشركة نتيجة تنفيذ رسوم المرور الجديدة . راجع :
Voisin, Op. Cit. T. ii. pp. 286, 296, 297.

شهادات حمولة السفينة احتمال وجود غش بالمستندات . فأكد له ستوكس أن الأخطاء التى تكتشفها الشركة فى مستندات السفينة ستسارع الحكومة البريطانية بتصحيحها وستعمل جهدها لتلافى هذه الأخطاء مستقبلا وأن ستوكس سيبذل قصارى جهده شخصياً للتوصل الى إتفاق ينهى الغش Frauds فى المستندات(١).

ثم عاد ستوكس لدراسة هذه المشكلة مع شارل دى لسبس فى باريس خاصة وأن عملية مراجعة شهادات حمولة السفينة بإعادة قياسها يتسبب فى تأخيرها، فأكد له شارل أن هذا العمل ضرورى للتحقق من صحة بيانات شهادة الحمولة . وحيث أن حجة شارل كانت قوية عندئذ أكد له ستوكس أنه سيضع هذا الأمر أمام حكومة إنجلترا وكافة الأطراف المعنية ليجد له حلا بروح ودية يرضى جميع الأطراف ويزيل كافة الشكاوى من جانب شركة قناة السويس(٢).

واستمر الحال إلى أن تم الاتفاق بين الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس فى ٥ فبراير ١٨٧٨ . " Accord transactionnel du 5 Février 1878 " فعمل على حل مشكلة تطبيق قواعد الحمولة وطريقة التثبت والمراجعة التى تقوم بها الشركة للتأكد من صحة حمولة السفينة . فأصدرت الحكومة البريطانية نموذجا جديداً لشهادة الحمولة يسهل على مندوبى شركة القناة مراجعة تفاصيل قياس السفينة بسرعة حتى لا تتعطل عند عبورها القناة(٣).

---

(١) راجع بروتوكول الاجتماع الذى عقد بين فردينـاند دى لسبس وستوكس بالاسماعيلية فى ٣ فبراير ١٨٧٦ لانهاء الخلافات بين الدول البحرية وشركة قناة السويس: Parl P. Egypt No. 9 (1876) Inclosure in No. 13 Stokes to Derby, 23.2.1876. p. 21.

(2) Stokes to Derby, Paris, March 7, 1876, Parl. P. Egypt. No. 9. (1876) No. 15.

(3) Voisin, Op. Cit. T. ii, pp. 301 - 303.

والمشكلة الثانية هي إعتبار الجنود كركاب على سفن نقل الجنود . ووافقت الحكومة البريطانية على اعتبارهم ركاباً نظراً لحالة الشركة المالية . ولم تصر الحكومة البريطانية على إثارة هذه المشكلة على أساس أن جنود الدول الأخرى يعاملون الجنود على أساس أنهم ركاب(١) .

وهكذا نجد أن الصراع الدبلوماسي الذي دار قبل استسلام دى لسبس كان صورة واضحة لإزدياد النفوذ البريطاني وانحسار النفوذ الفرنسي في كل من الاستانة والقاهرة . فقد أيدت الدول الأوربية انجلترا والباب العالي بالنسبة لضرورة عدم تأخير تنفيذ شركة قناة السويس لقرارات المؤتمر الدولي للحمولة وأصبحت فرنسا معزولة . ولذلك نجد دوق ديكاز — وزير خارجية فرنسا — يخطر دى لسبس بألا يتوقع تأييداً له في مسألة عدم تنفيذه لقرارات المؤتمر الدولي . وأكد تدخل الحكومة البريطانية أن شركة قناة السويس عرضة لنوع من الادارة الدولية في الموضوعات الخارجية . ومع ذلك فإن هذه الإدارة لا يترتب عليها حرمان الشركة من الحصول على ربح معقول . وبذلك استطاعت الحكومة البريطانية عن طريق تصميمها بالتمسك بالعرف أن تقيم جبهة متحدة من الدول ضد فرنسا . على أى حال فإن مسألة رسوم المرور لم تؤثر في الجانب الأهم بالنسبة لإنجلترا وهو ضمان نفوذها المتفوق والمباشر على إدارة كل من القناة ومصر(٢) .

وتبدو أهمية مشكلة رسوم المرور أنها حددت الوضع الدولي لقناة السويس بشكل واضح . وترتب على الصراع اتفاق عام بين الدول أن هذا الممر الملاحي الصناعي

---

(1) Fitzgerald, Op. Cit., T. 2. pp. 239 - 241.

(2) Marlowe, the making of the Suez Canal. Op. Cit. pp. 290-291.

الضيق الذى يربط بين بحرين مفتوحين قد أصبح موضوع إهتمام دولى . هذا بالإضافة الى أن استخدام القناة أصبح موضوعاً هاماً فى القانون الدولى منذ أن دخلت الدول المختلفة فى مفاوضات مع شركة قناة السويس ، وهذا أعطاها صفة « شبه دولية » a quasi – international status [1].

(1) Hoskins, British Routes to India. p. 458.

# الباب الثالث

## مصر تفقد أسهمها وحصتها (١٥٪)
## من صافى الأرباح السنوية
## فى
## شركة قناة السويس
## ( ١٨٧٥ - ١٨٨٠ )

# الفصل الأول

## موقف الحكومة الفرنسية من صفقة أسهم مصر في شركة قناة السويس

— حالة مصر المالية .

— قصة أسهم مصر فى شركة القناة .

— عروض رجال المال الفرنسيين .

— الظروف الدولية وأثرها فى الصفقه .

( أزمة للعلاقات الفرنسية الألمانية صيف عام ١٨٧٥ وموقف انجلترا والروسيا من الأزمة ) .

— فرنسا تتخلى عن صفقة أسهم القناة .

فى الوقت الذى أخذت فيه حالة الشركة المالية فى التحسن ، نجد الأزمة المالية فى مصر تزداد سوءاً ، فلم تكد تمر ست سنوات على افتتاح القناة حتى فقدت مصر مورداً مالياً هاماً هو أسهمها فى قناة السويس التى باعها الخديوى اسماعيل لإنجلترا فى نهاية عام ١٨٧٥ . وبعد ذلك بخمس سنوات باع الإبن ، توفيق باشا ، حصة مصر فى الأرباح السنوية لشركة قناة السويس (١٥٪) لشركة فرنسية، وبذلك خسرت مصر كل ميزة مادية تربطها بقناة السويس . وبدأت معها مرحلة جديدة من أخطر المراحل فى تاريخ مصر وتاريخ القناة .

نالت مسألة بيع الأسهم المزيد من الدراسة والتعليق من الكتاب الأجانب وأثارت العديد من المراسلات الدبلوماسية ، كما نظر اليها المؤرخون الانجليز نظرة إعجاب وفخر وتقدير . وحظيت الصفقة ( بيــــع الاسهم ) بأوصاف عديدة : فنجد مؤرخ مثل « هالبرج » — وهو يهودى — (١) وقد نظر بإعجاب لدزرائيلى لنجاحه العظيم فى إحراز هذه الصفقة . فاعتبرها من جانب دزرائيلى بمثابة « ضربة معلم » ، فقد أورد فصلا فى رسالته عن الصفقة بعنوان : « Disraeli's Master Stroke »(٢) : وكاتب آخر يسميها : «نصيب الأسد» « Lion's Share »(٣) وثالث يطلق عليها : « الغزو الإنجليزى لمصر » : « L'invasion anglaise en Egyp »(٤).

---

(١) كتابه « قناة السويس » رسالة دكتوراه فى تاريخ القناة وأهميتها الدبلوماسية حتى عام ١٩٣١ سنة طبع الكتاب — حصل على الدكتوراه من الولايات المتحدة .

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 230.

(3) Duff, 100 years of the Suez Canal. London 1969 p. 114.

(٤) أورد هذا الوصف شارل لبساج وكان يشغل منصب مراقب المالية ورئيس —

وحرى بنا دراسة الدوافع التى أدت لقيام اسماعيـــل ببيع أسهم مصر فى شركة قناة السويس . وهذا بالتالى يدفعنـا إلى الإشارة لحالة مصر المالية إبان تلك الفترة . وفى الحقيقة نجد أن الأزمات التى عانت منها مصر إبان حكم خلفاء محمد على ترجع إلى ولعهم بمظاهرة الفرنجة الغربية ، فى الوقت الذى كان الشعب المصرى يعانى البؤس والفقر الشديدين(١) .

بدأ عهد القروض من حكم سعيد باشا، سواء القروض الأجنبية أم الداخلية . وقد صاحبت قناة السويس هذه القروض منذ بدايتها ، فكانت نذير الارتباكات المالية التى إتخذها الاستعمار الأوربى مسوغا للتدخل المـالى فالسياسى ثم العسكرى(٢) ، وقد بلغت ديون سعيد باشا ـ بعد موته ـ ما يزيد على أحد عشر مليوناً من الجنيهات(٣) .

ولما تولى اسماعيل الحـكم عام ١٨٦٣ أراد أن يجعل مصر قطعة من أوربا ، بل ويود البعض القول بأنه كان يريد أن يجعل من نفسه نابليوناً ثالثاً فى الشرق(٤)

---

= كلية العلوم السياسية بباريس ، وكتابه عن شراء أسهم القناة من المراجع الهامة عن هذا الموضوع راجع :

Lessage, Charles, L'invasion anglaise en Egypte. L'achat des actions de Suez Paris 1906.

(1) Marlowe, J., The making of Suez Canal Op. Cit. p. 283.

(٢) عبد العزيز الشناوى ، التيارات السياسية وقناة السويس حـ — ١ ص ٣٧١ ؛ Marlowe, Op. Cit., p. 280.

(٣) بلغت الديون ٠٠٠ر١٦٠ر١١ جنيه ، راجع الياس الأيوبى ، حـ ٢ ص ٢٠٤ ، والرافعى — عصر اسماعيل حـ ١ ص ٧١ .

(٤) روتشتين ، تيودور — تاريخ المسألة المصرية ( ١٨٧٥ — ١٩٠٤ ) ترجمة عبد الحميد العبادى ومحمد بدران — لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٣٦ . ص ٤ — ٥ .

وبلغ إسراف الخديوى مداه ؛ فى مجال نشاطه الاقتصادى كان يهدف إلى تقوية مصر بزيادة قوته واستغلال ثروة البلاد استغلالا عصرياً ، ولم يضع فى إعتباره جهل الفلاحين بالخبرات الإقتصادية الحديثة . وحاول إجتذاب رؤوس الأموال الأجنبية بفوائد باهظة ، بالإضافة إلى قيامه بأكثر من مشروع فى وقت واحد(١) ، متجهاً من جديد إلى نظام الاحتكار مقحما الدولة فى مخاطر الإستثمار الإقتصادى دون أن يشرف على هذه المشاريع مختصون يتمتعون بالخبرة والأمانة. وكان اسماعيل محباً للهو والترف ولا يحسن إختيار معاونيه مما أدى به إلى أن يقع فى أحابيل المنافقين والمتملقين الذين ملئوا أذنيه بما سيعود عليه أرباح فسهل عليهم سلبه . وتحولت مشاريعه إلى وسيلة لإبتزاز الخزانة العامة التى دبت فيها الفوضى فلجأ إلى الإستدانة بالشروط التى فرضها عليه المرابون ورجال المصارف ورجال الأعمال(٢) .

وخطورة تلك القروض الأجنبية أنها كانت المدخل للاستعمار وتسلط النفوذ الأجنبى . فالبنوكيون تمتعوا بطبيعة الحال بمساندة حكوماتهم بل نجد القناصل يمارسون ضغوطهم الدبلوماسية على الحكومة المصرية للحصول على ضمانات تعوض بها المقرضين عن خرق حقيقى أو غير حقيقى لشروط القروض التى سبق لهم أن أقرضوها . وكان القناصل يتنافسون منافساتهم عندما يكون الأمر متعلقا بابتزاذ المصريين ونهبهم عن طريق التهديد ، ويعلق قنصل فرنسا العـام على ذلك بقوله :

« عندما يتعاون الفرنسى والبريطانى سوياً فإنهما يستطيعان دائماً إخضاع

(١) الرافعى ـ عصر اسماعيل ج ٢ ص ٤ ـ ٢٧ .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية ص ٢٣ ـ ٢٤ .

الحكومة المصرية »(١) .

ولقد أدت مضاربات اسماعيل التجارية والمالية ومغامراته الإفريقية ، ومفاوضاته الباهظة التكاليف مع الاستانة من أجل الحصول على الاستقلال ، إلى سقوطه شيئاً فشيئاً فى الديون وفى مخالب المموالين الأوربيين ، ثم سقط فى النهاية فى مخالب الحكومات الأوربية الأمر الذى عجل فى عملية التغلغل الاستعمارى الأوربى فى مصر والتى بدأت مع غزو نابليون بونابرت وانتهت بالاحتلال البريطانى .

وها هو إسماعيل يعقد العديد من القروض ، ففى عام ١٨٦٤ عقد قرضاً بمبلغ خمسة ملايين جنيه استرلينى ، ثم تلاه بقرض آخر عقده بسبب نزول أسعار القطن نزولا شديدة بعد الحرب الأهلية الأمريكية بمبلغ ٣٥ مليون فرنك . كذلك دفع عشرة ملايين فرنك لشركة قناة السويس لاسترداد تفتيش الوادى . هذا بالاضافة إلى ما أنفقه فى تجهيز حملة كريت بالإضافة إلى توسيعه لقصوره وحدائقه(٢) . وفى ١٧ أكتوبر ١٨٦٥ عقد نوبار باشا القرض الأول مع بنك « أوبنهايم نيفيه » بمبلغ ٣٫٣٧٧٫٣٠٠ جنيها إنجليزياً بفائدة ٧ ٪ . وعزل اسماعيل نوبار وعين راغب باشا المالية وكان هذا أيضاً ممن ليست له دراية بالمالية ، فازدادت الحالة المالية سوءا ، فعزله اسماعيل وعين بدلا منه إسماعيل صديق باشا ، المعروف باسم : « إسماعيل المفتش » وزيرا للمالية (٣) .

---

(1) Marlowe, Op. Cit. pp. 281-282, Cf. Sabry, M., Op. Cit. pp. 95 – 96.

(٢) الياس الايوبى ـ عصر اسماعيل ح ٢ ص ٢٥٥ ـ ٢٥٦ .

(٣) اسماعيل المفتش من فلاحى الوجه القبلى وأخو الخديوى اسماعيل بالرضاعة ـ راجع المرجع السابق ص ٢٥٦ ، ٢٥٧ ، ٢٦١ ، ٢٦٣ .

وقدم بنك « أوبنهايم » قرضا آخر مقداره ٨ مليون جنيه إنجليزى بفائدة قدرها ١٣¼ ./. وذلك فى عام ١٨٦٨ . كما إستغل اسماعيل باشا فرصة إحتفالات افتتاح قناة السويس لعقد العديد من القروض (١) .

وهكذا بلغ إسراف اسماعيل مداه فكانت ديونه فى أول الأمر شخصية الصفة لأن سلطانه كانت مقيدة بشروط تولية مصر ، فلم تكن له قوة تجيز له أن يرتهن دخل الحكومة بأية صورة ، فبلغ إجمالى ديونه عام ١٨٦٨ — ٢٥٫٥ مليون جنيه تراوحت فائدتها الإسمية بين ٧./. و١٢./. ، أما فائدتها الحقيقية فتراوحت بين ١٢./. و ٢٦./. ، لذلك حظرت عليه الحكومة العثمانية عقد قروض جديدة (٢) .

واستمسك السلطان بالفرمان الذى أصدره لاسماعيل فى ٢٩ نوفمبر ١٨٦٩ بضرورة إشراف الباب العالى على شئون مصر المالية ، وعندما عقد اسماعيل قرضاً فى عام ١٨٧٠ قيمته سبعة ملايين جنيه بضمان الأراضى الأميرية وبفائدة تزيد على ١٣./. ، عندئذ كتب الباب العالى للحكومة الإنجليزية من حيث هى الدولة الممثلة لمعظم الدائنين « يحتج مقدماً على كل اتفاق مالى يمس دخل مصر بالذات ولا يكون قد أقره صاحب الجلالة الشاهانية السلطان »(٣) . وقد بذل عالى باشا جهده لمنع القروض التى يقترضها الخديوى لأنها ستُرهن فى النهاية دخل مصر وتؤدى إلى السيطرة الأجنبية على إحدى دويلات الامبراطورية العثمانية ، وانتقال السلطة والنفوذ من أيدى وزارة الباب العالى إلى صالونات

---

(١) المرجع السابق ص ٢٦٨ ، ٢٦٩ ، ٢٧٣ .

(٢) روتشتين ، تيودور — تاريخ المسألة المصرية ص ٥ .

(٣) نفس المصدر .

بيوتات المال الأوربية الضخمة (١) .

إلا أن نفوذ رجال المال كان راجحاً لدى الحكومة البريطانية فتجاهلت نداء السلطان . وتمكن إسماعيل بالرشوة الضخمة التى نفح بها الصدر الأعظم أولا والسلطان ثانيا، أن يحصل على إذن بعقد قروض جديدة ، فصدر فى ٢٥ سبتمبر ١٨٧٢ فرمان أجاز السلطان للخديوى عقد القروض بإسم الحكومة المصرية ودون الحصول من الباب العالى على ترخيص بذلك ، وتأكد ذلك الفرمان الشامل بتاريخ ٩ يونية ١٨٧٣ وبهذا الفرمان تحول دفعة واحدة ما كان قبل ديناً شخصياً على الخديوى إلى دين على الحكومة (٢) .

وبعد أن حصل إسماعيل على حرية الاقتراض ، وكان وقتئذ ( صيف ١٨٧٥ ) ينوى إرسال حملة الحبشة، فحصل من بنك «أوبنهايم» الانجليزى على قرض قدره ٣٢ مليون جنيه عرف باسم « القرض المشئوم » بفائدة سنوية ٨ ٪ ولم يدخل خزائن اسماعيل من هذا القرض سوى ٠٠٠ر٧٥٠ر١١ جنيه . ويعلق البعض على هذا القرض بقوله : « لم يرو فى تاريخ القروض الحكومية صفقة رابحة كهذه بل ولا فى تاريخ الربا والمرابين ، ولم يذكر فى تاريخ العالم كله أن شعباً وحكومة سرقا سرقة وقحة كهذه السرقة » (٣) .

(1) Marlowe, the making of Suez Canal, pp. 283, 286.

(2) Cromer, Modern Egypt, Op. Cit. T. i. p. 11; Cf. Kinross, Op. Cit. p. 263.

وراجع أيضا : محمد فؤاد شكرى ـ مصر والسودان ص ١١٨ ـ ١٢٠ .

(3) Mac Coan, Egypt Under Ismail London. 1899, p.156.

وراجع أيضاً : الياس الأيوبى ـ عصر اسماعيل ج ٢ ص ٢٩٨ ، ٣٠٠ ـ ٣٠٤ ، وراجع تفاصيل هذا القرض بتقرير لجنة كيف لعام ١٨٧٦ .

وفى الحقيقة نجد أن الارتباك المالى يرجع أيضا إلى جانب إسراف اسماعيل إلى ارتفاع سعر الفائدة للقروض حتى بلغت مابين ١٣٪ إلى ٢٦٫٩٪ فى بعض الأحيان . فقد بلغت ديون مصر الثابتة فى عام ١٨٧٥ حوالى ٦٨ مليون جنيه لم يدخل خزانتها منه سوى ٤٤ مليون جنية والفرق حصل عليه الدائنون على هيئة سمسرة وخلافه . أما ديون مصر السائرة فبلغت ٢٥ مليونا من الجنيهات الانجليزية بخلاف القروض الداخلية وبلغ القسط السنوى للقرض حوالى خمسة ملايين جنيه استرلينى[1] . وهذا المبلغ كان أكثر من دخل الحكومة المصرية [2] .

وقد حاول المؤرخون الألمان أن يميطوا اللثام عن حقيقة العمليات المالية التى وقعت فى عهد اسماعيل فأجمعوا على إدانة الممولين الأجانب والمغامرين الأوربيين الذين أحاطوا باسماعيل ووضعوا أنفسهم فى خدمته والذين تمكنوا من « تضليله » رغم معرفته بشئون المالية العامة[3] . ويذكر أحد المؤرخين الألمان « كوفمان » : Kaufman : « لقد بلغ من جشع رجال الأعمال والممولين الأوربيين أنهم لما رأوا حاجة اسماعيل إلى عقد القروض لإتمام مشاريعه ، كانوا يستغلون ضعفه المالى بشكل مستبشع ، فكانوا يفرضون عليه شروطا مالية لو جرؤ فرد منهم على استعمالها فى أوربا لكان جزاؤه السجن من

---

(١) روتشتين ـ ص ٢٠ ، محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ١٤٣ — ١٤٤ ، وانظـــر :

Marlowe, Op. Cit. p. 283.

(2) Cromer, Op. Cit. T. 1. p. 11. Cf. Kinross Op. Cit. p. 263.

(٣) السيد رجب حراز ، الأزمة المالية فى عهد الخديوى اسماعيل . مجلة كلية آداب القاهرة . المجلد ٢٧ الجزءان ١ ، ٢ مايو وديسمبر ١٩٦٥ ــ القاهرة ١٩٦٩ ص ٢ .

قضاة المحاكم فيها »(١) .

جانب آخر من أسباب ديون اسماعيل ، ظروف علاقاته مع الباب العالى ، وما تحملته مصر بسبب إنشاء قناة السويس والتى قدرها « كرومر » بستة عشر مليونا من الجنيهات(٢) . هذا بالإضافة إلى رغبة اسماعيل فى توسيع أملاك مصر فى أفريقيا ، وإرضاء ساسة أوربا بالرشوة والهدايا . واسماعيل مقامر بطبعه لا يعرف أين يقف بل يتمادى فى تخبطه إلى أواخر حكمه أملا فى تعويض خسائره ومنها دين المقابلة الذى قام به ( ١٨٧١ ) حين أغلقت فى وجهه أسواق باريس المالية بعد حرب السبعين(٣) .

وقدر لورد كرومر ديون اسماعيل بمبلغ ٩٨ مليون جنيه انجليزى ، منها ١٦ مليون جنيه صرفت فقط على قناة السويس والباقى تم تبديده (٤) . بينما قدر البعض القروض التى حصل عليها الخديوى اسماعيل خلال حكمه نحو ثلاثة مليارات من الفرنكات أى ما يساوى ١٢٠ مليون جنيه تقريباً وأن نصف هذا المبلغ على الأقل بقى فى أيدى الماليين وأصحاب البنوك والمضاربين من مختلف الأجناس ممن كانوا يحيطون بالخديوى اسماعيل على الدوام وهذا الخراب بعينه (٥) .

أما سماركو فقد أورد جدولا بالقروض التى حصل عليها اسمعيل حتى عام ١٨٧٣

---

(١) السيد رجب حراز ـ المرجع السابق ص ٧ .

(2) Cromer, Op. Cit. p. 11.

(٣) احمد عبد الرحيم مصطفى ـ مصر والمسألة المصرية ص ٢٤ ـ ٢٥ ؛ وراجع أيضا السيد رجب حراز — الأزمة المالية فى عهد اسماعيل ص ٣٧ ـ ٣٨ .

(4) Cromer Op. Cit. p. 11.

(٥) راجع الرافعى ـ عصر اسماعيل جـ ٢ ص ٥١ ـ ٥٢ .

فبلغت أكثر من ٦٨ مليون جنيه، تسلمت الخزانة منها ٤٣ مليون جنيه فقط(١) .
بينما قدر « ملنر » ديون اسماعيل خلال ١٢ عاما بما يزيد عن ٨٩ مليون جنيه حتى نهاية عام ١٨٧٦ ، وهو رقم — فى نظره — هائل إذا ما تذكر أن عدد سكان مصر كان يزيد عن ٦ مليون نسمة ويعتمد إقتصادها على الزراعة بشكل أساسى . وزادت الضرائب على الأرض حتى بلغت أكثر من ٥٠ ٪ ولم نجد فى التاريخ المالى لأى دولة مثل هذا الظلم وذلك الاسراف(٢) .
أما عن الظلم الذى حاق بالشعب المصرى عند جباية الضرائب فقد وصفه أحد الكتاب بقوله : « لا أستطيع أن أصف لك مدى البؤس الذى حاق بالناس . فى كل يوم ضريبة جديدة ، والآن كل حيوان وجمل وبقرة وشاه وحمار وحصان يجب أن يدفع عنها . ولم يكن فى مقدور الفلاحين أكل الخبز ، فهم يعيشون على وجبات هزيلة : « a barely meal » ممزوجة بالماء وبعض الخضراوات . ولقد جعلت الضرائب الحياة صعبة . وإمتلأت السجون بالناس الذين عجزوا عن دفع الضرائب . وهجر الفلاحون قراهم بأعداد كبيرة فراراً إلى الصحراء » (٣) .
هذا ولم يدافع عن إسراف اسماعيل سوى « كرابيتيه بيير » واستند فى دفاعه إلى تقرير لجنة كيف بأن الأموال قد صرفت على الإدارة

---

(١) نقل سامارکو هذا التقرير عن دار المحفوظات بالقاهرة ــ القسم العربى دوسيه ٣٨/ه ( المالية ) وراجع جدول هذه القروض فى كتاب :
Sammarco, Op. Cit. T. 3. p. 341.
(2) Milner, Alfred, England in Egypt. London. 1892. p. 216.
هذا ويذكر دافيد لاندوز أن ديون اسماعيل بلغت ٩١ مليون جنيه عام ١٨٧٦ .
أنظر دافيد لاندوز : بنوك وباشاوات ص ١١٥ .
(3) Marlowe, Op Cit. p. 283.

الحكومية وهاجم كرابيتيه كتابات ملنر وكرومر (١). كما دافع سماركو عن إسراف إسماعيل وحاول أن يقيم الدليل على أنه لم يكن سبب الارتباك الذى حل بمالية الدولة فى عهده (٢). بينما يذكر صبحى وحيده : « بينما كان محمد على لا يريد من ألقاب الشرف غير إسمه ولا يصبو إلى منافسة السلطان إلا فى سلطته ، كان أبناؤه يريدون أن يكونوا ملوكاً ويتمسكون بمظاهر الملك .. » (٣).

وعلى أى حال فإنه يمكن تلخيص أسباب الأزمة المالية فى عهد إسماعيل إلى الأموال الطائلة التى أنفقت لملافاة الكوارث الطبيعية ( الكوليرا ١٨٦٥ — نزول أسعار القطن ) وما أنفقته مصر على مشروع قناة السويس ، وارتفاع سعر الفائدة على القروض وجشع الدائنين والمموّلين ورجال المال . وحب إسماعيل للظهور والتمتع بملذات الحياة وسياسته التوسعية فى إفريقيا لمد حدود الدولة المصرية ورغبته فى توسيع الإستقلال الداخلى لمصر برشوة السلطان وحاشيته بالأموال والهدايا (٤).

وأخذت بوادر الأزمة المالية تتفاقم عندما وردت برقية من الاستانة فى مساء

---

(١) كان كرابيتيه بيير يشغل منصب مستشار فى المحكمة الاستئنافية المختلطة بالاسكندرية وذلك قبل الغاء المحاكم المختلطة ، وهو امريكى الجنسية راجع كتابه اسماعيل المفترى عليه ـ ترجمة فؤاد صروف القاهرة ـ دار النشر الحديث ١٩٣٣ . ص ٥١ - ٥٢ ؛ وراجع ايضا : السيد رجب حراز ـ الأزمة المالية فى عهد اسماعيل ص ٣ .

(2) Sammarco, Op. Cit. p. 341.

(٣) صبحى وحيدة — فى أصول المسألة المصرية — القاهرة ١٩٥٠ — ص١٦٢

(٤) راجع كل من : السيد رجب حراز — الأزمة المالية فى عهد اسماعيل ص ١ — ٥٠ ؛ و

Marlowe, Op. Cit p. 282.

يوم ٧ أكتوبر ١٨٧٥ إلى بورصة الاسكندرية تفيد بأن الباب العالى سيدفع إبتداء من أول يناير ١٨٧٦ نصف فوائد ديونه نقداً والنصف الثانى سندات على الخزانة بفائدة قدرها ٥ ٪ ، وهذا معناه إفلاس الحكومة التركية ، فأدى ذلك إلى إنهيار الأسعار إنهياراً سريعاً ومزعجاً . ولما كان وضع مصر العام مرتبطاً بتركيا ، فقد كان رد الفعل قوياً لدى دائنى مصر ، فانزعجوا وخشوا أن يقتدى إسماعيل بالسلطان ويعلن إفلاسه ، فأدى ذلك إلى هبوط فى أسعار الأوراق المصرية وتوقفت الأعمال وبات الجميع يتوقعون فى التصفية المقبلة الخراب التام. ولكن الجرائد الانجليزية حاولت تبديد المخاوف بنشر المقالات لطمأنة الرأى العام ، مؤكدة أن النظام الإدارى والمالى المصرى يختلف كلية عن النظام التركى بالإضافة إلى المشاريع المصرية المفيدة وأثنت على الخديوى (١) .

واضح من هذا محاولة الصحف طمأنة الرأى العام حتى لا تضار مصالح أصحاب الديون الإنجليز فيصيبهم الضرر من جراء نزول أسعار الأسهم والسندات فى مصر .

وعندما إستفحلت الأزمة المالية ، طلب الخديوى من ستانتون - قنصل بريطانيا فى مصر — فى ٣٠ أكتوبر ، إيفاد موظفين إنجليز أكفاء ذوى خبرة بالنظم المالية لمعاونة ناظر المالية المصرى فى سد الخلل الذى يعترف به فى هذه النظارة، وانقضت ثلاثة أسابيع ولم ترد الحكومة البريطانية على هذا الطلب إلا بعد مرور يومين على شرائها لأسهم مصر فى قناة السويس (٢) .

---

(1) Lessage, Op. Cit., p. 19.; Cf., Wilson, Op. Cit. p. 48.

وأنظر الياس الأيوبى — ح٢ ص ٣١١،٣١٨ ، ٣١٩ وانظر ايضا احمد عبدالرحيم ، مصر وتركيا ص ٢٥ .

(2) Blanchard. J. Egypt under Ismail, London 1879. p. 133. =

أضف إلى ذلك أن خريف عام ١٨٧٥ جاء بإضطرابات سياسية فى الإمبراطورية العثمانية، فبالإضافة إلى إعلان تركيا إفلاسها، تحدث الإضطرابات على الحدود بين تركيا والنمسا وتندلع ثورة البوسنة والهرسك (١)، كل ذلك جعل دزرائيلى يصرح بأن الأزمة المالية التركية قد تجر الوبال (٢). وقد عبر دزرائيلى عن مخاوفه فى هذه المسألة فى خطاب بعث به إلى « لادى براد فورد » فى ٣ نوفمبر يقول فيه: «إن المسألة الشرقية التى خيمت على أوربا لمدى قرن والتى أطالتها حرب القرم نصف قرن آخر بدأت تظهر الآن ويبدو أن نصيبى مواجهتها وتسويتها» (٣). كذلك تتضح آثار تلك الأزمة فى الخطـــاب الذى بعث به « جافارد » القائم بالأعمال الفرنسى فى لندن إلى دوق ديكاز — وزير الخارجية — يذكر فيه أن إعلان إفلاس تركيا واضطرابات الجبل الاسود ستؤدى إلى إثارة المسألة الشرقية من جديد، واحتمال تحول الخطر الروسى من الامتداد شرقا إلى الامتداد فى اتجاه الجنوب، وهذا سيكون بمثابة تهديد لخط المواصلات الانجليزى مع آسيا، وسيؤدى بالتالى إلى إثارة العداوة من جديد (٤).

---

وانظر ايضا كل من : ووتشتين، تيردور المسألة المصرية ص ٦، ٤٧ احمد عبدالرحيم مصطفى — مصر والمسألة المصرية ص ٢٨ .

(١) بدأت ثورة البوسنة والهرسك فى اغسطس ١٨٧٥ وكانت احداثها تهم روسيا والنمسا والمجر وبريطانيا .

(٢) الياس الأيوبى — عصر اسماعيل ﺟ ٢ ص ٣٢١ .

(3) Disraeli à Lady Bradford, 3. 11. 1875, Lettres intimes. by Disraeli p. 145. Cf., Seaton - Watson, Disraeli, Gladston and the Eastern Question, London 1935, p. 26.

(4) Gavard à Duc Decaz, 19. 11. 1875, D. D. F., lèri Série T. 2. No. 12.

وهكذا أدت الاضطرابات السياسية والمالية فى المنطقة إلى إستحكام الازمة المالية للخديوى ، وبات الموقف فى منتهى الحرج عندما تناقلت الألسن أن أحد أصدقاء إسماعيل المفتش قد إعترف ازائره بأن الخزينة لم يعد فيها من النقود إلا مايكفى لسد إحتياجات البلاد لبضعة أيام فقط وأما بعد . . . فيفعل الله مايشاء[١]. وإقترح البعض أن يفعل الخديوى مثلما فعل السلطان — أى يعلن إفلاسه — فأخذ الخديوى يوازن مزايا وعيوب القيام بمثل هذا العمل[٢] .

وكان إسماعيل قد أصدر أوامره لوزير ماليته أن يبذل ما يمكن لضمان سداد استحقاق ديون أول ديسمبر ١٨٧٥ . والدفع المطلوب على الدين السائر لمدة أربع سنوات بقدر المستطاع فإتجه نظر إسماعيل صديق إلى الأسهم الخاصة بقناة السويس . فقام الوزير بمعاونة ( البنك الانجليزى — المصرى ) وتحت رعاية البنك العقارى الفرنسى بالتفاوض سراً فى أمر اصدار سندات مالية قيمتها ١٦ مليون جنيه لمدة أربع سنوات بفائدة قدرها ١٥ ٪ وتكون أسهم قناة السويس ضمانة لسدادها ، على أن تحول تلك السندات فيما بعد إلى قروض بعد سداد قرض ١٨٦٤[٣] . ويذكر « شارل ليساج » أن فرنسياً — لم يذكر إسمه — قد عرض على إسماعيل حلاً كريما للخروج من الورطة المالية ، وهو أن يقوم ببيع ١٧٧٦٤٢ سهما الخاصة بقناة السويس . وعندما فكر إسماعيل فى قيمة هذه الأسهم ، وجد أنها عديمة النفع بالنسبة له خصوصاً بعد تنازله عن أرباحها للشركة لمدة ربع قرن ، كما لم تضمن له تلك الأسهم النفوذ فى إدارة الشركة ، لان حرمان هذه الأسهم من كوبوناتها قد تسبب فى حرمانه حق المشاركة فى

---

(١) الياس الأيوبى — عصر اسماعيل ﺟ ٢ ص ٣٢١ .

(2) Lessage, Ch., Op. Cit. p. 22.

(٣) الياس الأيوبى — ﺟ ٢ ص ٣٢٣ .

التصويت فى الجمعية العمومية لحملة أسهم القناة (١) .

وحرى بنا أن نتعرف على قصة أسهم مصر فى قناة السويس . كيف حصلت عليها وكيف فقدتها . فقد فرضت عليها غرماً وفقدتها عبثاً .
طرح دى لسبس أسهم الشركة للاكتتاب العام فى الفترة من ٥ نوفمبر ١٨٥٨ — ٣٠ نوفمبر ١٨٥٨ (٢) وقد إتجه دى لسبس بادىء الأمر إلى مؤسسة مالية يهودية هى « بيت روتشيلد » كى يباشر عمليات الاكتتاب ، فطلب عمولة ٥ ٪ . ولكن دى لسبس رفض وعوّل على تعيين مندوبين ومراسلين للشركة فى أمهات المدن يتولون هذه العملية . وكان دى لسبس يخشى أن تفشل حركة الاكتتاب إذا كان يتوقع عدم إقبال الجمهور فى إنجلترا على شراء أسهم الشركة . فقام بدعاية جبارة للمشروع وللشركة (٣) . وكان إقبال الجمهور الفرنسى على شراء أسهم قناة السويس كبيراً فبلغ عدد الأسهم التى إكتتب بها الفرنسيون ٢٠٧ر١١١ سهماً أى أكثر من نصف مجموع أسهم الشركة (٥٢ ٪) وبلغ عدد المكتتبين الفرنسيين ٢٢٦ر٢١ فرداً (٤) . وقد قرر دى لسبس أن سعيد باشا طلب أن يوقف عمليات إكتتاب الفرنسيين فى أسهم الشركة عند هذا الرقم ٢٠٧ر١١١ سهما حتى لا يتجاوز إكتتاب الفرنسيين نصف المجموع الكلى لعدد أسهم الشركة كى تحتفظ الشركة بطابعها

---

(1) Lessage, Op. Cit. pp. 22 - 23; Cf. Sabry M. Op. Cit. p. 166.

(٢) عبد العزيز الشناوى — التيارات السياسية التى احاطت بإنشاء قناة السويس جـ ١ ص ٢٣٠ — ٢٤٨ . وراجع أيضا :
Lessage, Op. Cit. pp. 23 - 32.

(٣) عبد العزيز الشناوى — التيارات السياسية جـ ١ ص ٢٣٧ .

(٤) لمزيد من التفاصيل عن عملية الاكتتاب فى أسهم قناة السويس وفئات الشعب الفرنسى المكتتبة فى المشروع راجع كتاب :

العالمى قدر الاستطاعة (١) .

وفى مصر أذاعت الحكومة المصرية منشوراً على موظفيها حضتهم فيه على الإكتتاب فى أسهم قناة السويس ولم يستجب لهذا المنشور سوى عدد قليل من ضباط الجيش المصرى وغيرهم من قطاعات الشعب كنوع من إستغلال المدخرات المالية . وكان سعيد قد عدل على ألا تكتتب الحكومة المصرية فى أكثر من ثلاثين ألف سهم. ولكن دى لسبس خصص لمصر ٦٤ ألف سهم تبلغ قيمتها ٣٢ مليون فرنك فقبلها سعيد . وفى نهاية الفترة المحددة للاكتتاب تبقى لدى الشركة ١١٧ر٠٠٠ سهماً دون بيع وهو عدد يزيد على ربع المجموع الكلى لعدد الأسهم (٢). ورغم ذلك فقد أعلن دى لسبس كذباً على صفحات الجرائد أن جميع الأسهم قد أكتتب بها خلال فترة الاكتتاب وأن الشركة قد استكملت شروط تأسيسها (٣) .

وشكل دى لسبس مجلس إدارة الشركة من ٣٣ عضواً من مختلف جنسيات معظمهم فرنسيين . وعين « كونوراد » « Conorad » مندوباً لوالى مصر فى

---

= De Lesseps, F., Lettres Journal et Documents pour servir à l'histoire du canal du Suez, Paris (1857 - 1858 , T. ii, p. 393., p. 352 - 3.

راجع : الشناوى — قناة السويس والتيارات السياسية ، جـ ١ ص ٢٤٢ .

(١) الشناوى — قناة السويس والتيارات السياسية جـ ١ ص ٢٤٣ . ويعلق الشناوى على ذلك بأنه غير صحيح لأن دى لسبس ما كان ليتردد فى قبول طلبات أخرى من الفرنسيين إذا كان قد لمس مزيداً من اقبالهم على شراء الأسهم من أجل نجاح المشروع ، وامتنعت انجلترا عن الاكتتاب فى الأسهم وكذلك النمسا والدولة العثمانية .

(2) M. Sabry, L'Empire Egyptien etc Op. Cit., p. 68.

والمرجع السابق ص ٢٤٧ — ص ٢٤٨ .

(٣) الشناوى — المرجع السابق ص ٢٤٩ .

مجلس الإدارة، وهو رجل هولندى كان عضواً فى اللجنة العلمية الدولية. وهكذا لم يعين مصرى واحد فى هذا المجلس (١) وفى ١٥ مايو ١٨٦٠ إجتمعت لأول مرة، فى تاريخ الشركة، الجمعية العامة لحملة الأسهم حيث أعلن دى لسبس أمام الجمعية نبأ جانب فيه الحقيقة مجانبة تامة، فقد قرر أنه إتفق مع سعيد باشا على أن يشترى الأخير عدداً إضافياً من أسهم الشركة بلغ ١٣٦٤٢ر١١٣ سهماً علاوة على العدد الضخم الذى كان دى لسبس قد خصصه لمصر وبلغ ٦٤ ألف سهم. ويذكر عبد العزيز الشناوى أنه « من العجيب أن تبلغ بدى لسبس الجرأة أن يعلن هذه الصفقة الجديدة والإضافية مع أنه لم يكن قد حدث اتفاق مسبق من هذا القبيل مع سعيد باشا، بل إن هذا النبأ كان مفاجأة لسعيد باشا»(٢). وهذه الأسهم فى الأصل كانت مخصصة لبيعها فى انجلترا والنمسا والروسيا والدولة العثمانية وقد إمتنعت هذه الدول ورعاياها عن الإسهام فى الإكتتاب (٣).

ورغم محاولة انجلترا التأثير على سعيد لرفض قبول الأسهم، إلا أن دى لسبس نجح فى التأثير على سعيد باشا فقبل شراء الأسهم (٤). وذلك على الرغم من حالة سعيد المالية السيئة (٥). وبذلك أصبح مجموع الأسهم التى تمتلكها الحكومة

---

(١) المرجع السابق ص ٢٥١.

(٢) المرجع السابق ص ٣٥٨ — سارع دى لسبس بعد خطابه فى الجمعية العمومية وسافر للاسكندرية للتأثير عليه.

(٣) المرجع السابق ص ٣٦٠.

(٤) الشناوى — المرجع السابق ص ٣٦٠ — ٣٦١ (شكى سعيد باشا للقنصل البريطانى بأن الشركة تثقل كاهله)، وراجع أيضاً :

— Hallberg, Op. Cit., pp. 183 - 184.

(٥) لا ندز، دافيد، بنوك وباشاوات — ترجمة الدكتور عبد العظيم انيس — دار المعارف ١٩٦٦ ص ٩٥ — ٩٧.

المصرية فى شركة قناة السويس ١٧٧ر٦٤٢ سهماً من مجموع أسهمها البالغ عددها ٤٠٠ر٠٠٠ سهم . أى بنسبة ٤٤ ٪ وقد بلغت القيمة الاسمية للاسهم التى تمتلكها مصر وقت الاكتتاب ٨٨ر٢١٠ر٠٠٠ فرنكا ( ٣ر٤٢٦ر٠٠٠ جنيه ) وأصبحت مصر ثانى دولة فى العالم بعد فرنسا من حيث ملكيتها لعدد الأسهم (١) .

وفى ٢٣ ابريل ١٨٦٩ عقدت الحكومة المصرية إتفاقية مع شركة قناة السويس تنازلت بمقتضاها لشركة القناة عن بعض حقوقها التى خولها اياها عقد الامتياز الثانى مثل حق الإعفاء الجركى ، وتنازلها عن جميع مستشفياتها المقامة فى منطقة قناة السويس ، وعن المنازل التى تملكها فى رأس العش والقنطرة والفردان وعن محجر المكس ... إلخ كل هذه التنازلات مقابل مبلغ ٣٠ مليون فرنك تسددها الحكومة المصرية بالتنازل للشركة عن أرباح أسهمها وعددها ١٧٦ر٦٠٢ سهماً ( يلاحظ أن عدد الاسهم نقص ١٠٤٠ سهماً ) إعتباراً من أول يناير ١٨٧٠ والأخير فى يوليه ١٨٩٤ ، مع إحتساب فوائد سنوية مقدارها ١٠ ٪ عن هذا المبلغ . وتسلم الحكومة المصرية إلى الشركه كوبونات الاسهم ويستمر التنازل عن أرباح الاسهم حتى يتم سداد المبلغ وفوائده (٢) . وكان من نتيجة ذلك قيام دى لسبس بإستصدار قرار بحرمان مصر من حق التمثيل فى الجمعيه العمومية لحملة الاسهم طوال فترة فقدانها لفوائد أسهمها ، وذلك فى جلسة الجمعية العمومية للشركه يوم ٢٤ أغسطس ١٨٧١ (٣) . واحتج إسماعيل على هذا القرار وأرسل

---

(١) الشناوى — قناة السويس والتيارات السياسية ﺣ ١ ص ٣٦١ ، ص ٣٦٨ .
— Fitzgerald, P. Op. Cit., T. i, pp. 323 - 325.
(٢) الشناوى — المرجع السابق ، هامش ص ٣٧٧ ، ٣٧٨ ، وأنظر أيضا :
— Lessage, Op. Cit, pp. 25 - 27.
(٣) نشرت جريدة شركة قناة السويس نص قرار الجمعية العمومية للمساهمين بحرمان =

نوبار باشا خطابا فى ١٢ أكتوبر ١٨٧١ ، يحتج فيه على هذا القرار (١) .
وقد أرسل نوبار مذكرة ثانية للشركة فى ١٨٧٢/٦/٢ يعلنها بأن الخديوى يأسف للتباين الشديد فى داخل مجلس إدارة الشركة لحرمان مصر من حق التصويت فى الجمعية العمومية لحملة أسهم قناة السويس وأن هذا العمل فيه ضرر بمصلحة القناة وبالتالى بمصالح مصر (٢) . وخشية أن يتطور الأمر إلى صراع فإن الخديوى وافق على تفويض دى لسبس حق التصويت نيابة عنه عند الاقتراع !!! (٣) .

رأينا كيف أخذ معين المال ينضب بين يدى إسماعيل واضطراره إلى تسديد قسط فوائد ديونه والتى كان سيحل عليها الأجل فى الدفع فى شهر ديسمبر ١٨٧٥ وأصبحت الحكومة على شفا الافلاس ، والخزانة خاوية . فبحث فى خزائن الحكومة عن مورد من الموارد المالية لم يُرهن بعد، فوجد أسهم قناة السويس لم تزل ملكاً خالياً من الرهن . ففكر فى الإقتراض عدة ملايين بضمانتها لسداد قيمة المبالغ المستحقة . وكثرت الأقوال بالنسبة لعرض الاسهم الرهن ؛ هل هى من أفكار إسماعيل أم من وزير ماليته أم من ديرفيو ؟ (٤) .

---

= أسهم مصر فى القناة من حق التصويت فى الجمعية العمومية للمساهمين . راجع نص القرار فى :

— Bulletin Décadaire, No. 8. Bis, 17 3.1872, p. 2.

وقد نشرت أيضا وثائق البرلمان الانجليزى نص هذا القرار راجع :

— Parl. p. Egypt. No. 6 (1876) No. 16. pp. 46 - 47.

(١) خطاب من نوبار الى مدير الشركة منشور بالصحيفة الخاصة بالشركة :

— Bulletin Décadaire, Op. Cit., p. 2.

(2) Ibid. No. 22, 2.8.1872. p. 7.

(3) Lessage, Op. Cit. pp. 28 - 29.

(٤) راجع بالتفصيل حياة درفيو فى كتاب: افيد لاندوز — بنوك وباشوات — ترجمة الدكتور عبد العظيم أنيس ص ٢٨٩ — ٢٩١ .

والرأى الراجح أن الذى بعث الفكرة هو ادوارد دريفيو ، رجل المال الفرنسى الذى كانت تربطه صلة وثيقة بدى لسبس ووزير مالية إسماعيل ورجال القصر. وترددت فكرة شراء الاسهم فى أوائل شهر نوفمبر ١٨٧٥ . وقد تكون تلك الفكره قد ولدت فى باريس نفسها حيث كان يوجد إدوارد دريفيو Edward Dervieu ، وهو العليم بحالة مصر المالية . والقد رأس ولمدة ١٠ سنوات أهم بنك أسسه فى الاسكندرية ١٨٦٣، وأخذ يتابع منذ عودته لفرنسا تدهور حالة مصر المالية ، وكان يعرف جيداً شخصية إسماعيل ، فأرسل دريفيو إلى أخيه بالاسكندريه « أندريه درفيو » : « André » ، وهو أيضا من رجال المال ، يطلب اليه فى الايام الاولى من شهر نوفبر ١٨٧٥ أن يعرض على الخديوى بيع أسهم مصر فى قناة السويس ، وأنه مستعد إذا قبل الخديوى البيع أن يجد لها المشترى فى باريس (١) .

ويذكر « شارل ليساج » : أن بعض مؤرخى المالية المصرية ذكروا أن الخديوى هو الذى عرض أسهمه على الحكومة الفرنسية ومنهم إدوارد دريو « Edward Driault » فقد ذكر فى مؤلف له بإسم : « المسألة الشرقية » : « لم يجد الباشا من يقرضه المال فتقدم للحكومة الفرنسية أن يبيع لها أسهم قناة السويس وذلك فى ٢٤ مايو ١٨٧٥ » أما « فريسنيه » ، « Freycinet » فيذكر أن الخديوى عرض أسهمه على الشركة العامة الفرنسية والتى تقدمت بالقرض ، ويضيف بأن « دوق ديكاز » كان يميل للشراء ، ولكن رئيس الوزارة ( Buffet ) كان يعارض ذلك . ويذكر شارل ليساج ، أيضاً أنه قد تحدث فى عام ١٨٩٦ مع مدير شركة قناة السويس M. De Rouiville عن مسألة عرض الخديوى أسهمه

---

(1) Lessage, Op. Cit. pp 33 - 36.

على دوق ديكاز ، فرد مدير الشركة بأن هذا مجرد كلام قد تناقلته الألسن فى مكاتب الشركة ومن الصعب حالياً معرفة مصدرة (١) .

توجه أندريه ديرفيو القاهرة بعد أن تلقى من شقيقه إدوارد برقية فى ١١ نوفمبر ١٨٧٥ ، تبعث على الأمل فى نجاح الصفقة ، ويحدد له فيها شروط الصفقة فقال له : « بعد بضعة أيام من الدراسة ، سنجد مشترين لأسهم قناة السويس ، ومن الضرورى الحصول على فائدة قدرها ١٢ ٪ وبضمان ، على سبيل المثال ، إيرادات جمرك بور سعيد أو بضمان نسبة ١٥ ٪ الخاصة بأرباح الخديوى فى دخل قناة السويس . وأن هذه العملية المالية والسياسية لجزية لمجموعات رجال المال فى باريس » (٢) وبناء على هذه التعليمات قام أندريه ديرفيو بمقابلة وزير المالية إسماعيل صديق باشا وعرض عليه الفكرة فلقيت قبولا ؛ لأن إسماعيل المفتش كان يريد تدبير المال اللازم وبأى وسيلة ولو بالتضحية بالاسهم . ثم إقتاده إلى إسماعيل ، الذى استمع باهتمام للعرض الذى قدمه اندريه ديرفيو . والسعر الذى طلبه الخديوى هو ٩٢ مليون فرنك ، والفوائد التى سيدفعها خلال التسعة عشر عاما لتعويض فوائد الأسهم المتنازل عنها حتى عام ١٨٩٤ لن تكون ١٢ ٪ كما طلبها ديرفيو وإنما ٨ ٪ . وستكون ايرادات جمرك بور سعيد ضمانة لهذه النسبة من الفوائد (٣) . وترك الخديوى لديرفيو خيار القبول ( option ) حتى يوم ١٦ نوفمبر، وسارع اندريه ديرفيو إلى إرسال برقيه لأخيه إدوارد بباريس بنتيجة مفاوضاته الاولى ، فسارع إدوارد إلى جماعة من

---

(1) Lessage, Op. Cit, pp. 235 - 240.
(2) Ibid., pp. 36 - 37.
(3) Ibid., pp. 39 - 39.

الماليين الفرنسيين لإعداد الثمن وإتمام الصفقة . فتوجه الى رئيس مجلس إدارة « الشركة العامة » Société Générale يوم ١٣ نوفمبر وكانت هذه الشركة قلقه بالنسبة لاضطراب المالية المصرية . وكانت هذه الشركة لديها من ١٥ إلى ١٨ مليون « بون » على الخزانة . ولم يتفق إدوارد ديرفيو معهم . ووردت برقية من القاهرة تخبره أن البنك (الانجليزى — المصرى) قدم عرضا للحكومة المصرية بخصوص أسهم قناة السويس، وكان ذلك يعنى المتاعب لخطة إدوارد ديرفيو(١).
وكانت هناك عدة بنوك فرنسية ، فى ذلك الوقت ، مرتبطة مع المالية المصرية . ومن بين تلك البنوك بنك « التسليف العقارى » Crédit Foncier وبنك « التسليف الزراعى » : « Crédit Agricole » وهى ممثلة فى مصر عن طريق البنك « المصرى — الإنجليزى » ، والذى بلغ إجمالى المطالبات التى يتولى تحصيلها ١٧٠ مليون فرنك فى الفترة ما بين عامى ١٨٧٣ — ١٨٧٦ . ومن البنوك الفرنسية الأخرى التى تولت تحصيل المطالبات المصرية بنك « الكريدى ليونيه » «Crédit Lyonnais» والشركة العامة « Société Générale » وبلغ إجمالى المطالبات التى تولتها البنوك الفرنسية حوالى نصف بليون فرنك (٢) .

توجه ديرفيو بعد ذلك إلى بنك « التسليف العقارى الفرنسى » ، وتقابل مع نائب مدير البنك « سوبيران » « Soubeyran » الذى لم يتردد فى التعبير عن شكوكه لإقتراح ديرفيو ، وعندئذ كشف « سوبيران » عن إقتراح يقوم به بنك التسليف العقارى حاليا مفاده تجميد الديون المصرية السائرة . وتحويل هـذا الدين من دين قصير الأجل إلى دين طويل الأجل وضرورة الحصول على

(1) Ibid. pp. 40 - 42.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 47; Cf. Hallberg, Op Cit., p. 235.

ضمانات لذلك ، وأن أسهم قناة السويس ستكون من بين تلك الضمانات ، وأشار له بأن الحكومة الفرنسية تساند هذه المفاوضات . وهذا معناه أن البنوك الفرنسية التي تملك حق المطالبات المصرية ترغب في أن يحتفظ الخديوى بأسهمه . وطبعاً هذه المقترحات مضادة لمشروع ديرفيو . وأن هذه الفكرة يؤيدها البنك الانجليزى — المصرى . وختم سوبيران حديثه بقوله إن الخديوى اسماعيل لن يجد أى عرض مقدم من مجموعات جادة لا في باريس أو القاهرة أو لندن (١) .

وهكذا حذر « سوبيران » ديرفيو مغبة عمله ، وحذره من أن « البنك العقارى » Crédit Foncier سيبذل كل جهده لمنعه من الحصول على الأموال اللازمة لشرائه أسهم الخديوى في قناة السويس . وأفهمه بأن وزير مالية فرنسا « Leon – Say » نفسه يؤيد فكرة البنك العقارى (٢) . وغادر « ديرفيو » بنك التسليف العقارى بعد أن فشلت جهوده مع « سوبيران » وبعد أن تأكد له أن هذا البنك بدلا من أن يقدم له المساعدة لمشروعه ، أقام له العراقيل لاحباطه . واتجه بعد ذلك إلى « باروت » ( Barrot ) . وكيل الخديوى السياسى في باريس ، كما اتجه أيضاً إلى دى لسبس ، واتفق الجميع على أن شراء الأسهم سيلقى في باريس عداوة غير متوقعة .

وكان الوقت ضيقاً بالنسبة لديرفيو بعد فشله في الحصول على المال اللازم ، لذا رأى أن يحصل من الخديوى على تأجيل المهلة المحددة . ووافق الخديوى على أن يمد المهلة ثلاثة أيام أخرى تنتهى في ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ (٣) . وخلال تلك المفاوضات التي كان يجريها إدوارد ديرفيو مع بنوك فرنسا تلقى مساء يوم ١٧ نوفمبر

(1) Lessage, Op. Cit., pp. 47 - 52; Cf Marlowe, Op. Cit., p. 293.
(2) Marlowe, Op. Cit ; p. 294.
(3) Le sage, Op. Cit. pp. 52 - 53.

١٨٧٥ برقية من القاهرة تنبئه بأن الجنرال ستانتون قنصل بريطانيا العام فى مصر، تقابل مع الخديوى اسماعيل ونوبار باشا واسماعيل صديق المفتش وزير المالية، ودارت المناقشات بينهم حول مسألة أسهم قناة السويس(١) . وبذلك أصبح هناك خصم جديد منافس لديرفيو(٢) .

توجه ديرفيو مع دى لسبس لمقابلة دوق ديكاز للتأثير عليه وإغرائه بأن عرض ديرفيو هو فى حقيقته شراء مقنع الأسهم، وذلك فى محاولة لحصول فرنسا على أسهم الخديوى وايقاف معارضة « بنك التسليف العقارى » للصفقة ، لأن هذه المعارضة فى غير صالح فرنسا . ولكن وزير مالية فرنسا « ليون ساى » كان أكثر إهتماما بقيام « بنك التسليف العقارى » باستيفاء مستحقاته من الديون ، لأن لديه كمية ضخمة من الأوراق المصرية غير المضمونة . أما ديكاز فكان إهتمامه منصبا على التأثير المحتمل لهذه الصفقة على العلاقات الانجليزية — الفرنسية فى حالة قيام بنك فرنسى بشراء أسهم الخديوى . لذلك نجد ديرفيو أمام معارضة وزير مالية فرنسا ووزير خارجيتها يقوم بتقديم اقتراح جديد معدل لاقتراحه السابق ، يمكن للشركة العامة قبوله حتى ٢٦ نوفمبر ١٨٧٥ ، وشروطه ، أن تتلقى الحكومة المصرية قرضاً قدره ٨٥ مليونا من الفرنكات بفائدة سنوية ١٨٪ وبضمانة كل من أسهم مصر فى القناة وأيضاً نسبة الـ ١٥٪ من صافى أرباح الحكومة المصرية بشركة القناة(٣) . وأنه فى حالة عدم الوفاء بالدين خلال ثلاثة أشهر تصبح أسهم الخديوى بالإضافة إلى نسبة الـ ١٥٪ ملكا للمجموعة الفرنسية

---

(١) راجع فى الفصل الثانى من الباب الثالث تفاصيل قصة وصول خبر الصفقة لانجلترا .

(2) Lessage, Op. Cit. p. 54.

(3) Ibid. p. 57; Cf. Marlowe, Op. Cit. pp 294 - 5.

المقرضة للمال « French Syndicate » . وأن يقوم الخديوى بدفع فوائد ١٠٪ بدلا من كوبونات الأسهم التى سبق وتنازل عنها للشركة فى عام ١٨٦٩ وبضمانة إيرادات جمرك بورسعيد (١) ، وترك لأندريه ديرفيو باسكندرية فرصة عرض هذه المقترحات على الخديوى فى موعد أقصـــاه ٢٦ نوفمبر لأخذ موافقته وتصديقه عليه(٢) . وفشل ديرفيو وأرسل لأخيه بالاسكندرية برقية يخبره فيها بفشل جهوده بباريس وبالأحداث الهامة الدائرة فى لندن والقاهرة حول الصفقة (٣) .

وقبل أن تصل برقية إدوارد لأخيه بالاسكندرية كان أندريه ديرفيو قدعرض المشروع على الخديوى واتفقا على تسوية للقرض واشترط أندريه عدم إتمام الصفقة إلا بعد أن يصدق عليها فى باريس(٤) .

وهكذا أدى فشل إدوارد فى الحصول على المال ومعارضة ديكازوليون ساى إلى مرور الوقت ودخـــول دزريلى فى الميدان إلى فشل جهود ديرفيو . وهنا يتبادر للذهن تساؤلات عن موقف الحكومة الفرنسية المتردد من هذه الصفقة .

---

(١) بعد افتتاح القناة للملاحة فى ١٨٦٩ ازدادت الحركة فى ميناء بورسعيد ورغبت الحكومة المصرية ان تستولى من شركة القناة على جمرك البضائع الواردة الى ميناء بورسعيد والصادرة منه كالمتبع فى الموانى المصرية، ولكن شركة قناة السويس ابت عليها ذلك بدون وجه حق وتدخل فى النزاع القنصل الفرنسى وبعد مداولات اتفقت الحكومة مع الشركة على ان تعطى الحكومة للشركة ٣٠ مليون فرنك مقابل تنازل الشركة عن جمرك بورسعيد للحكومة. راجع: تاريخ البحرية المصرية — مقالة احمد عبدالمنصف محمود — مطابع الاهرام ١٩٧٣ — ص ٧٢١

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 237; Cf. Marlowe, Op. Cit p. 295.

(3) Lessage, Op. Cit., p. 55.

(4) Hallberg, Op. Cit. pp. 236 - 237.

لماذا وقفت الحكومة الفرنسية هذا الموقف ؟ وماهى الدوافع التى حدت بدوق ديكاز إلى عدم تأييد دى لسبس وديرفيو رغم حديثهم المغرى « Seductive addresses »(١) للحصول على أسهم الخديوى . وفى الحقيقة قد يدفعنا ذلك إلى الإشارة لموقف فرنسا الدولى آنذاك .

رأينا كيف سارع دى لسبس وديرفيو لوزير الخارجية الفرنسى — دوق ديكاز — لمؤازرة البنوك الفرنسية للحصول على أسهم الخديوى . ورغبة من « ديكاز » لتحسس موقف انجلترا، نجده يرسل إلى القائم بالأعمال الفرنسى فى لندن « جافارد » فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ يطلب منه محاولة معرفة موقف الحكومة البريطانية إزاء محاولة شراء أسهم الخديوى بمعرفة المختصين الفرنسيين ، دون الإشارة لمسألة احتمال تقديم قرض(٢) .
وأرسل «جافارد» لدوق ديكاز فى ٢٠ نوفمبر سنة ١٨٧٥ يخبره بأنه أثناء حديث جرى بينه وبين « لورد دربى » عن الأزمة المالية التركية والمصرية ، ذكر دربى أن الخديوى اسماعيل يعرض أسهمه فى قناة السويس للرهن فى البنك الانجليزى — المصرى، فاستفسر منه (جافارد) عن موقفه فى حالة قيام « الشركة

---

(1) Kinross (Lord), Op, Cit. p 267.

(٢) لم تنشر الوثائق الفرنسية اى شىء عن هذه الرسالة التى بعث بها دوق ديكاز الى جافارد فى ١٩/١١/١٨٧٥ . ولكن « ليساج » بعد دراسة لهذا الموضوع يقول انه بعد موت جافارد ١٨٩٣ عثر فى اوراقه الخاصة بالموضوعات الهامة التى قابلته ابان فترة إقامته بباريس على مذكرة بهذا الخصوص جاء فيها طلب ديكاز بمعرفة رد فعل الحكومة البريطانية عند معرفته بشراء الشركة العامة للاسهم راجع :

Lessage, Ch, Op, Cit., pp. 70 - 71, Cf.,
Marlowe, Op. Cit., p 295, Cf. Hallberg, Op. Cit , p 238.

«عامة» بشراء الأسهم أيضا . فأخبره دربى بقوله : «لا أخفى عليك أننى سأجد فى إتمام هذه الصفقة أضراراً جسيمة . وأنت تعلم وجهة نظرى فى شركة قناة السويس . فقد تعرضت الشركة فى سبيل إتمام المشروع لمخاطر كثيرة عايعود اليهما بكل الشرف والفخر ، ولن أجادل فى فضلها وفائدتها للعالم . ولكن كما تعلمون نحن أكثر الدول مصلحة واهتماماً بقناة السويس ، لأننا أكثرها إستخداما للقناة . ولذلك فإن المحافظة على هذا الممر أصبح بالنسبة لنا مسألة حيوية وأرى ، وأنا مقتنع تماما ، بأن الوقت سيأتى لشراء حصص المساهمين وإستبدال هذه الشركة «بمجموعة مالية» Syndicate أو «إدارة» Administration ممثلة فيها كل الدول البحرية . وعلى أى حال فنحن نبذل قصارى جهدنا لكى لا ندع مشروعا تعتمد عليه مصالحنا ، محتكرا فى أيدى الاجانب . وأن مسألة الضمانة المعتمدة على نفوذ الباب العالى هى الآن غير كافية إذا فقدنا هذا العرض الذى يقدمه الخديوى سنكون كلية تحت رحمة دى لسبس كذلك فإن حملة الاسهم الفرنسيين يملكون ١١٠ مليون فرنك من مائتى مليون فرنك ، وهى كل رأسمال المشروع وفى هذا الكفاية »(١) .

وفى معرض الحديث مع لورد دربى ، سأله جافارد عن القرض الخاص بضمانة الأسهم ، فأجابه بأنه أيضا لا يرغب فى أن يقوم الخديوى برهن أسهمه ، لأن رهنها ، بالنسبة للخديوى، تعنى عدم استطاعته رد الأسهم وأكد دربى «لجافارد» النتائج السيئة المترتبة على بيع الأسهم لشركة فرنسية ، وأكد رغبتـه فى تجنب عودة المنافسات القديمة المترتبـة على عمل من هذا النـوع والتى من المؤكـد إثارتها(٢).

---

(1) Gavard à Duc Decazes, 20. 11. 1875, D D. F., lère Série, T. II, No. 13.

(2) Ibid.

ولم يكن دربى فى الحقيقة صريحاً مع جافارد ، لأننا سنرى بعد ذلك ، إبهاك الحكومة البريطانية يوم ١٥ نوفمبر ببحث موضوع شراء أسهم قناة السويس مع الخديوى . وهكذا كان على ديكاز مراعاة التحذير البريطانى إزاء مفاوضات شراء أسهم الخديوى لأن ذلك سيعرض صداقة فرنسا مع بريطانيا للخطر . وهكذا تحطمت جهود ديرفيو ودى لسبس ومر الوقت ولم يستطع ديرفيو تدبير المال كما وعد الخديوى . أما اندرية ديرفيو فلم ينتظر حتى يوم ٢٦ نوفمبر — آخر موعد حدده الخديوى له للتصديق على القرض بالشروط الفرنسية السابق ذكرها — ليذكر للخديوى فشله . ومن المحتمل أن يكون قد أخطر الخديوى مبكراً يوم ٢٣ نوفمبر ، ذلك لأن ستانتون قد أرسل فى نفس اليوم برقية لحكومته يذكر فيها أن مقترحات رهن الأسهم نظير قرض قد سحبت(١).

كذلك أرسل بلسييه « M. Pellessier » — وكيل القنصل الفرنسى باسكندرية — إلى دوق ديكاز يخبره أن معارضة الكولونيل ستانتون كانت سبباً فى فشل مفاوضات ديرفيو ، وأن ستانتون طلب بأن تكون مجموعة الرأسماليين الإنجليز لهم الأفضلية فى هذا العمل(٢).

كذلك نجد دوق ديكاز يذكر فى رسالته المطولة إلى القائم بالأعمال الفرنسى « بسانت بطرسبورج » ، « دى لا بولانج » « De Laboulange » يخبره فيها بنبأ قيام الحكومة البريطانية بشراء الأسهم من الخديوى والخطوات والظروف التى تمت بها الصفقة ، وكيف أن دربى عندما أكد له صحة خبر شراء الاسهم ، لم يكن يتوقع أن تكون الحكومة البريطانية نفسها هى التى عندها

---

(1) Hallberg, Op. Cit., Föotnote pp. 238 - 9.

(2) M Pellissier à Duc Decazes, Alex, 22. 11. 1875, D. D. F. léres érie, T. ii, No 14.

النية لشراء أسهم القناة الخاصة بالخديوى(1).

وكان لورد دربى قد أخبر « الماركيز داركورت » — سفير فرنسا بإنجلترا — عندما لمّح داركورت لدربى أن هذا العمل ( يقد الصفقة ) كان سيكون له مغزى سياسى أقل لو أن شركات أو أفراد قد قامت به أو إذا تم بطريقـة غير مباشرة من جانب الحكومة البريطانية. فعلّل دربى ذلك ، بأن الخديوى كان يعرض بيع أسهمه ، ولم نكن نملك القدرة لمنعه من ذلك أو تركها تقع فى أيدى أخرى معادية ، ومن ثم تدخلنا بالشراء لحفظ الحالة الراهنة « Status quo » ( يقصد التوازن فى إدارة الشركة بين أسهم فرنسا وأسهم الخديوى ) . وكرر له دربى رأيه السابق الخاص بالإدارة الدولية فى شكل يماثل لجنة الدانوب ، وهو رأى مازال متمسكاً به .

وعبّر « داركورت » لدربى عن مخاوفه من عدم تمكن الخديوى دفع مبلغ ٢٠٠ ألف جنيه سنوياً ( وهى قيمة ٥ ٪ أرباح الاسهم ) فإنه عندئذ ستكون إنجلترا مجبرة على إقامة سلطة إنجليزية لها فى مصر(2) .

فطمأنه دربى بأن مايهم إنجلترا فقط هو ضمان حرية المرور عبر القناة لها ولبقية الدول الاخرى ، ولا شىء أكثر من ذلك(3) .

هذا وعندما سأل أحد القناصل العموميين الخديوى لمعرفة موقف الدول وأيضاً الباب العالى من بيع أسهمه لإنجلترا ، رد الخديوى والذى كان يؤيده قنصلا انجلترا وألمانيا بقوله :

---

(1) Duc D cazes à De Laboulange, Paris. 27. 1'. 75, D D F., lére serie, T. ii, No. 16.

(2) Derby to Lyons, 27.11 1875, Parl. P. Egypt. No. 1 (1876) No. 1', pp. 8 - 9.

(3) Ibid.

« إنه يفضل أن يتحمل المسئولية الشخصية لقرار حاسم بدلاً من الدخول فى مخاطرة مفاوضات عامة قد تؤدى الى صراع أوربى »(١).

وكان لرفض دوق ديكاز تأييد ديرفيو ودى اسبس أسباباً هامة تتعلق بالموقف الدولى لفرنسا إبان تلك الفترة . ففى وزارة الخارجية الفرنسية « Quai d'Orsay » حيث سارع إليها دى اسبس ليقابل دوق ديكاز ، كان ديكاز قد تسلم منذ خمسة أشهر فى صباح يوم ٥ مايو ١٨٧٥ وعلى يدى سفير ألمانيا بباريس إنذاراً بالحرب « Un ultimatum de guerre » وشيكة الوقوع (٢) ذلك أن العلاقات الفرنسية الالمانية فى صيف عام ١٨٧٥ قد تأزمت لاسباب عديدة(٣)، منها إعادة فرنسا تنظيم جيشها بعد إقتباس نظام الحرب البروسى، بالإضافة الى سرعة استعادة فرنسا لنهضتها الإقتصادية ، ورأى بسمارك فى هذا وسيلة تهدف إلى تسهيل التعبئة وبالتالى دلالة على إعداد فرنسا للحرب . وتحدثت الصحافة الالمانية عن قرب وقوع الحرب . ووصل مسامع سفير فرنسا أن من مصلحة ألمانيا أن تقوم بحرب وقائية . فأعطى الدوق ديكاز لهذه الحادثة إتساعاً أو بياً ، حينما طلب التأييد الدبلوماسى من بريطانيا والروسيا(٤) .

وكانت حكومة دزرائيلى أكثر ميلا مما كانت عليه وزارة الاحرار السابقة لإتخاذ موقف يتسم بالتشدد فى السياسة الخارجية . وعبر دزرائيلى عن قلقه للملكة فكتب

---

(1) Duc Decazes à De Laboulange, Paris, 27.11. 1875, D. D. F. 1ère série. T. 2 No. 16.

(2) Lessage, Op. Cit. p. 61.

(٣) جيروزيل رفان ، تاريخ العلاقات الدولية ص ٥٣٤ — ٥٣٥

(٤) المرجع السابق ص ٥٢٤ — ٥٣٠ .

يقول لها «إن بسمارك يلعب لعبة بونابرت القديم»(١). وأفهمت بريطانيا الحكومة الالمانية بأنها مدعوة «لتهدئة قلق أوربا»(٢). وكان دزريلى واعياً بكل هذه الاوضاع ومدركا للخطر وصمم أن يثبت لبسمارك وأوربا أن إنجلترا يجب أن يحسب لها حساب(٣).

وكان موقف روسيا مماثلا لبريطانيا وإن كان له دوى أكبر. فذهب القيصر بنفسه إلى برلين لتهدئة الموقف وذكر بسمارك للقيصر أن الحادثة الفرنسية — الالمانية، ليس كما يعتقد ذلك، لانها قد تضخمت بطريقة مبالغ فيها، وأكد للقيصر أن المانيا لا تفكر فى حرب وقائية «Preventive War»(٤).

وهكذا عارضت كل من روسيا وإنجلترا فكرة الحرب الوقائية الالمانية ضد فرنسا. ويعلق تيلور Taylor على إتحاد موقف انجلترا والروسيا إزاء الأزمة الالمانية - الفرنسية بقوله «أنه الأول مرة منذ أزمة شلزوج، Sleswig question عام ١٨٥٠ تتصرفا سوياً فى إنسجام. ذلك لأن إنجلترا والروسيا لم يرغبا فى رؤية سيادة المانيا أو فرنسا على غرب أوربا، وإنما كانت رغبتهما فى وجود توازن للقوى. وهكذا تناست كل من إنجلترا والروسيا فى مايو ١٨٧٥ منافستهما فى آسيا لحماية فرنسا»(٥).

ولقد عبّرت الحكومة الفرنسية عن تقديرها لموقف انجلترا، وطلبت

---

(1) «Bismarck joue le jeu du vieux Bonaparte».
Disraeli, Lettres Intimes p. 115.

(٢) رينوفان، بيير — تاريخ العلاقات الدولية ص ٥٣٤ — ٥٣٥

(3) Disraeli, Lettres intimes, Op. Cit. p. 115.

(٤) رينوفان — تاريخ العلاقات الدولية ص ٥٣٥

(5) Taylor, The struggle for mastery in Europe. pp. 225-227.

من القائم بالاعمال الفرنسى بإنجلترا أن ينقل الى دربى إعترافها بالجميل : L'expression de toute gratitude[1] وفى نفس الوقت أرسل بسمارك لدربى ودزرئيلى يشكرهما لإهتمام انجلترا بشئون القارة الاوربية (٢) .

وفى الحقيقة فإن شكر بسمارك قد حجب شعوراً بالامتعاض والضيق (Resentment) عند إجراء حساباته بالعوامل الدولية التى فكر فيها . وعبر بسمارك عن هذا الشعور بالأسى إزاء موقف انجلترا غير الودى نحوه ، ومهاجمة الصحافة البريطانية لألمانيا ويتعجب من تحول انجلترا فجأة ضد المانيا(٣) .

وهكذا نجد عودة الميول القديمة بالصداقة بين فرنسا وإنجلترا . ويذكر لورد ليونز – سفير بريطانيا بباريس – بأن درزيلى كان يرغب فى تشجيع التفاهم والثقة من جانب فرنسا نحو إنجلترا . ولكنه كان يخشى فى نفس الوقت إثارة الحقد لدى بسمارك،وعلى أى حال فقد إعترف الرأى العام داخل بريطانيا وخارجها بأن انجلترا قد عادت وبطريقة ثورية إلى تقاليد سياستها الخارجية قبل جلادستون، وعبرت الحكومة الفرنسية عن عرفانها بالجميل(٤).

وهكذا فإن بلاغة دى لسبس وأفكار ديرقيو الماكرة لم تجدا أذناً صاغية عند ديكاز الذى رأى فى حصول فرنسا على أسهم الخديوى سيؤدى إلى أن تصبح الشركة كلها فرنسية وهذا سيثير العداوة مع بريطانيا التى وقفت مع فرنسا فى أزمة مايو ١٨٧٥ . كما

(1) Lessage, Op. Cit. p. 65.
(2) Lettres intimes. Op. Cit. p. 117.
(3) Buckle, Op. Cit. T. 5. pp. 424 « 425.
(4) Ibid. pp. 421, 422, 424.

خشى دوق ديكاز أيضا تزعزع مركز فرنسا فى أوربا والمانيا لها بالمرصاد. هذا من الناحية الخارجية أما بالنسبة للداخل فقد كان مركز الحكومة مزعزعا لإنقسام الملكيين على أنفسهم وتهديد الحزب الجمهورى بإستمرار . ولقد كان فى حاجة شديدة إلى تأييد انجلترا السياسى وإلى عدم إثارة مشاكل خارجية قد تؤدى بحكم المحافظين فى فرنسا وبمركزها فى أوربا(١) .

لذلك فلا عجب أن تنتاب ديكاز المخاوف ويتخلى عن تأييد دى لسبس ودرقيو للحصول على الصفقة لصالح فرنسا .

(١) صفوت — انجلترا وقناة السويس ص ٥٤ — ٥٥

# الفصل الثاني

## أحداث بيع أسهم مصر وحصة أرباحها
### (١٥٪) في شركة قناة السويس

**أ - إنجلترا وصفقة الأسهم .**

- دور دزريلي في الحصول على أسهم مصر في شركة قناة السويس .
- تسرب خبر الصفقة لبريطانيا .
- تحرك الحكومة البريطانية للحصول على الأسهم .
- مشكلة تدبير ثمن الصفقة .
- توقيع العقد مع روتشيلد ومع الحكومة المصرية .
- عملية نقل الأسهم لانجلترا .

**ب - فرنسا وحصة مصر في صافي أرباح الشركة (١٥٪) :**

- أحقية مصر في نسبة من أرباح الشركة .
- دور دي لسبس في هذه الصفقة .
- موقف الحكومة الفرنسية من الاحداث .
- البنك العقاري الفرنسي يحصل على حصة مصر (١٥٪) في أرباح الشركة .

يتناول هـــذا الفصل صورة حزينة فى تاريخ مصر الحديث ، وهى نـكبة فقدانها لأسهمها فى شركة قناة السويس لصالح انجلترا من جهـــة ، وانقضاض فرنسا على نصيبها السنوى فى صافى أرباح الشركة ( ١٥ ٪ ) من جهة أخرى . وبهذا حرمت مصر من كل مزاياها المادية فى قناة السويس علاوة على حرمانها من حق التمثيل بالجمعية العمومية لمساهمى الشركة .

ففى الوقت الذى وقفت فيه الحكومة الفرنسية موقف التردد من صفقة الأسهم والإذعان لإنجلترا ، نجد على الجانب الآخر ، إنجلترا المترقبة للفرصة التى ظهرت لها وعملت بنشاط محموم . وسنرى فى هذا الفصل بداية التحرك الإنجليزى إزاء قناة السويس . فقد اتسم موقفها فى الفـــترة السابقة بالمعارضة وإثارة المشاكل للشركة منذ بداية المشروع ؛ والذى سبق أن وصفه بالمرستون بأنه « مشروع وهمى » ( Bulble Scheme ) ، إلا أنه تحقق على يد دى لسبس ـــ الذى كان فى نظر الانجليز ـــ فرنسياً قبل كل شىء . وفرنسا كلها إبتداء من الامبراطور حتى رجل الشارع قد نظرت للمشروع بإعتباره سيادة فرنسية دائمة (١) .
إلا أنه صار على انجلترا أن تواجه حقيقة إتمام القناة ( Le fait accompli ) .
ويمكن تلخيص المراحل التى مرت بها السياسة الانجليزية تجاه قناة السويس إلى :
المرحلة الاولى : وتميزت بالمعارضة الشديدة للمشروع لإحباطه ، ولـكنه تم رغم هذه المعارضة ، وهى الفترة السابقة لعام ١٨٦٩ .
والمرحلة الثانية : وهى تقبل وجود القناة « كشىء حتمى » Inevitable وإستغرقت هذه الفترة خمس سنوات ( ١٨٧٠ — ١٨٧٤ ) . وقـد تناولتهـا

(1) « De Lesseps était français et la France, de l'Empereur jusqu' à l'homme de la rue». Sammarco. Op. Cit T 3, p. 344.

بالدراسة فى البابين الأول والثانى . وتميزت بوقوف إنجلترا بالمرصاد لدى لسبس وشركته مما أدى إلى الأزمات المالية والسياسية للشركة ، وتعرضها فى سنواتها الأولى للافلاس والتصفية وتفكير دى لسبس فى نقل ملكيتها — كما ذكرت — وعلى الرغم من ذلك لم تنتهز حكومة الأحرار، بزعامة جلادستون، هذه الفرصة التى سنحت لها بل اتخذت موقفاً سلبياً . ولجأت إلى إجراء تكتل دولى ضد دى لسبس والحكومة الفرنسية إبان مؤتمر الحمولة الدولى بالاستانة .
والمرحلة الثالثة : وهى محاولة السيطرة على إدارة قناة السويس بشراء دزريلى الأسهم ( فى نوفمبر ١٨٧٥ ) .

تغير الوضع بمجىء حكومة المحافظين — بزعامة دزريلى — للحكم عام ( ١٨٧٤ — ١٨٨٠ ) فقد افتتح عصر السياسة الامبريالية التى كان هدفها خلق إمبراطورية بريطانية بحرية . وكان دزريلى يحب « الضربات المثيرة المدهشة » مثل شراء أسهم قناة السويس وضم جزيرة قبرص وهزيمة كابول [١] ، بخلاف جلادستون المعروف بكراهيته الشديدة للتوسع الإستعمارى وما يتشعب عنه من مشاكل ويرى فيه إرهاقاً للأمة الانجليزية وإضراراً بمصالح انجلترا الحقيقية وسفكا للدم الانجليزى بلا داعى . فقد كان جلادستون من أنصار انجلترا الصغيرة : « Little England » [٢] . وسنجد فى الصفحات المقبلة ، كيف إنتقد جلادستون بشده — فى مجلس العموم البريطانى — موقف دزريلى فيما يتعلق بسياسته ازاء الاستحواذ على نصيب الخديوى فى أسهم قناة السويس .

---

(1) Edmond Hippeau, Histoire Diplomatique de la troisieme Republique (1870-1899 p 493

(2) Seaton-Watson, Disraeli Gladston and the Eastern question London 1935. p. 130.

وهكذا بمجيء دزريلي (١) بدأت مرحلة جديدة بالنسبة لموقف المحافظين تجاه قناة السويس . وعلينا أن نلقى بعض الضوء على شخصية دزريلي لتوضيح طبيعة هذه المرحلة فى تاريخ القناة .

قام دزريلي فى شبابه برحلة إلى الشرق فى عام ١٨٣١ زار خلالها تركيا والقدس وسافر منها إلى مصر وتنقل من رشيد حتى الشلال ، وبهره جمالها وحضارتها الفرعونية التى تدل على مجدها القديم (٢) . وكان دزريلي ينادى منذ عام ١٨٧٢ بإعتبار بريطانيا دولة إمبريالية وضرورة زيادة قوتها فى هذا المجال . وظهر دور بريطانيا — كما رأينا — فى الشئون الاوربية صيف عام ١٨٧٥ . وكان لموقف بريطانيا من الحرب الفرنسية — الألمانية وسماحها الروسيا بتحطيم حياد البحر الأسود الذى نصت عليه معاهدة باريس أثره على نفوذها وهيبتها . هذا فى الوقت الذى كانت ألمانيا، بزعامة بسمارك، قد سيطرت على المجال الاوربى بالإضافة إلى تهديد روسيا للامبراطورية العثمانية فى الشرق الادنى وفى الجانب الآسيوى . ولكن نلاحظ أنه فى الوقت الذى أخذ فيه النفوذ الروسى يمتد ويزداد سنة بعد أخرى ، إزدادت مصالح انجلترا

---

(١) وقد جد دزريلي الى لندن عام ١٧٤٨ وهو يهودى ايطالى يدعى « بنيامين اسرائيلي » أو دوزيلي . وانجب اسحق دزريلي ، ثم أنجب اسحق دزريلي ولدا أسماه باسم جده « بنيامين » وعندما بلغ بنيامين الثالثة عشر من عمره عمده أبوه وبذلك تحول الى المسيحية لأن والده رأى أن من صالح أولاده أن يتبعوا دين الغالبية من الانجليز حتى لا يجدوا الأعمال مغلقة أمامهم . فاليهود مثل الكاثوليك كانوا محرومين من الحقوق المدنية ، وراجع حياة دزريلي فى :

André Maurois, La vie de Disraeli. Buenos Aires 1943. pp. 14-24; Wilfrid Meynell, the man Disraeli. London. 1927.

(2) Bucklé, Op. Cit. Xol. 1 p. 173 - 179.

المباشرة مع الهند وممتلكاتها فى استراليا ، وأصبحت بعد التوسع الروسى أقل أمنا .

وكان عام ١٨٦٩ بمثابة ثورة فى المواصلات البحرية بافتتاح قناة السويس بالنسبة للطريق بين إنجلترا ومستعمراتها فى الشرق . وعارض درزيلى فى بادىء الأمر مشروع قناة السويس معتقداً صعوبة تنفيذه من الناحية الهندسية (١) . كما رفض جلادستون، الذى رأس الوزارة البريطانيه خلال السنوات الخمس الأولى لافتتاح القناة ، رغم الفرص العديدة ، إجراء أى خطوات لتعديل هذا الوضع الذى لا يتفق والمصالح البريطانية فى هذا الممر الملاحى الجديد .

حدث هذا فى نفس الوقت الذى كانت الروسيا فيه تضغط على كل من أوربا وآسيا . ففى أوربا استعادت قوتها فى البحر الأسود وبدأت نشر دعوتها السلافية معضدة حركة الجامعة السلافية « Pan - Slavonic » الخطيرة بالنسبة للدولة العثمانية . كما أخذت الروسيا تتوسع فى حدودها باتباع سياسة الضم فى آسيا (٢). وكان على دزريلى أن يواجه مشكلة الروسيا وافغانستان والهند . ويذكر مؤرخ حياة دزريلى — « بكل » ( Buckle ) : « من حسن حظ بريطانيا وجود دزريلى فى الحكم فى الوقت الذى هددت فيه الامبراطورية فى آسيا وتعرض الطريق الرئيسى للمواصلات للخطر . ودزريلى له أصل شرقى وخياله ونظرته الشاملة قد صبغتها إنطباعات حياته الأولى ورحلاته فى الشرق بالاضافة إلى أنه لعب دوراً هاما فى الخمسينات . وكان إحساس وقلق دزريلى الشخصى للمشكلة مؤكداً . واعتمد على صديقيه فى الوزارة وهما دربى ( وزير خارجيته ) ، وسالسبورى ( وزير الهند ) . وفى الأيام الأولى للوزارة يقوم دزريلى بعمل

(1) Ibid., Vol. 5, p. 61.

(2) Ibid, p. 408.

الترتيبات اللازمة للعمل المشترك معهما لمتابعة التوغل الروسى فى أواسط آسيا بحذر بالغ واهتمام شديد (١) .

لم تكن فقط مشكلة آسيا الوسطى التى واجهت دزريلى فى بداية حكمه ولكن كانت هناك أيضاً مشكلة أخرى هامة هى مشكلة قناة السويس . ففى الأيام الأولى من حكمه (٢) واجه المشاكل العديدة التى آثارها دى لسبس مثل مسألة رسوم المرور وصراعه مع الشركات الملاحيه ورفضه تنفيذ قرارات المؤتمر الدولى للحمولة ، وضغط الشركات الملاحية على الحكومة البريطانية ،حتى أن أحد ملاك السفن طالب الحكومة باتخاذ موقف حازم وعدم اتباع سياسة ضعيفة كسياسة حكومة الأحرار السابقة كما سبق الإشارة لذلك من قبل (٣) . فقد سلك موظفى شركة قناة السويس مسلكاً متغطرساً ، ونقضوا بشكل صريح قرارات مؤتمر الحمولة الدولى . وبناء على تلك الظروف كان من الطبيعى على ساسة انجلترا أن يضعوا فى اعتبارهم احتمال حصولهم على القناة أو بناء قناة ثانية(٤) . ولذلك نجد دزريلى يعبر عن إحساسه بالضيق نتيجة للمشاكل التى أثارها له دى لسبس وذلك فى خطاب شخصى بعث به إلى « لادى برادفورد » يعبر لها فيه « عن ضجره الشديد من دى لسبس . فقد وصلته ( أى دزريلى ) ثمان برقيات من مختلف أنحاء العالم عن موضوع قناة السويس وأن دى لسبس لو أصر على موقفه ، فان ذلك سيكون بمثابة ثورة عارمة كالطوفان » (٥) .

---

(1) Ibid. pp. 409 - 410.

(٢) تولى دزريلى الحكم فى أول فبراير ١٨٧٤ .

(٣) راجع الفصل الثالث من الباب الثانى .

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 230.

(5) Disraeli à lady Bradford, 25. 4. 1874, Lettress intimes. Op. Cit. p. 39.

لذلك نجد دزريلى ينشط للعمل فى بداية حكمه ، ليس عن طريق القنوات الدبلوماسية ، ولكن بطرقه الخاصة التى نفذها من قبل إبان حكومته ( ١٨٥٨ — ١٨٥٩ ) . فيطلب من البارون ليونيل روتشيلد « Lionel Rotschild » أن يقدم عرضاً لدى لسبس لشراء القناة (١) . وقد حاول روتشيلد خلال عام ١٨٧٤ وحتى صيف ١٨٧٥ شراء أسهم الخديوى اسماعيل ولكنه لم يوفق (٢) .

وقد يكون رفض دى لسبس من احساس فرنسى وطنى عاد للظهور بعد كارثة حرب ١٨٧٠ ، فصمم على عدم الخضوع لأى ضغط لكى تتنازل فرنسا عن حقوقها فى القناة التى كان دى لسبس يرى أنها فرنسية . فإنغمس فى صراع مع الحكومة البريطانية وملاك السفن فى موضوع رسوم المرور ولم يكن مستعدا عندئذ لتجديد عروضه السابقة (٣) .

وأحس دزريلى بخيبة الأمل وظل يترقب الفرصة وكان على إتصال مستمر بالقائمين على القناة . وفى أكثر من مناسبة ( ١٨٧٦ ) ذكر دزريلى فى مجلس العموم البريطانى : « أن دى لسبس حضر هنا بنفسه ودخل فى مناقشات معنا مثلما فعل مع اسلافنا ولكن لم تكن هناك وسائل ممكنة للاتفاق تكون مرضية للملاك » (٤) .

وإذا بحثنا الدوافع التى حدت بالحكومة البريطانية لشراء الأسهم ، فهى أولا وقبل كل شيىء تتمثل فى إحساسها بأنها أكبر دولة بحرية فى العالم ، وهى

---

(١) راجع الفصل الأول من الباب الثانى .

(2) Hallberg, Op. Cit. p. 223; Cf. Buckle, Op. Cit. Vol. 5. p. 413. Kinross, Op. Cit. p. 264.

(3) Buckle, Op. Cit. Vol. 5. p. 413.

(4) Ibid.

المتحكمة فى تجارة الهند والشرق الأقصى . وسفنها تمثل النسبة العظمى للسفن العابرة فى القناة . وهى تريد أن يكون لها صوت مسموع فى إدارة القناة . ولم يكن الصراع من أجل تحديد الحمولة ورسوم المرور ببعيد عن الاذهان ، وكان من مصلحة ملاك السفن والتجارة البريطانية أن تكون رسوم المرور فى قناة السويس منخفضة لأقصى حد ممكن . وكانت انجلترا تتوقع المعارضة الشديدة — فى حالة حصولها على الأسهم — من الدول ولاسيما فرنسا . فهى تملك نصف الأسهم، والحصول على النصف الآخر يعرض الانجليز للاصطدام بفرنسا وكان على إنجلترا أن تمنع الفرنسيين من الحصول على بقية أسهم القناة، فى هذه الحالة ستساند الحكومة الفرنسية الشركة فى صراعها ضد ملاك السفن . وبذلك لن يكون هناك نهاية لهذا الصراع . وإذا كان منع فرنسا من الحصول على الاسهم هو هدف دزرىلى كذلك كان دزرىلى يهدف إلى وضع حد للصراع بين ملاك السفن البريطانية وشركة قناة السويس (١) .

وهكذا كانت الدوائر البريطانية معده لقبول فكرة شراء أسهم القناة حتى قبل أن يصل خبر عرض الخديوى اسماعيل اسهمه فى القناة الرهن أو البيع لبنوك فرنسا إلى سمع دربى (٢) .

وربما يكون وصول نبأ مسألة صفقة الاسهم لسمع دربى قد تم عن طريقين : **الاول** عن طريق الصحفى البريطانى فردريك جرينوود **Fredrick Greenwood** محرر جريدة **Pall Mall Gazette** الذى كان يتناول طعام العشاء يوم ١٤ نوفمبر ١٨٧٥ مع أحد رجال المال الذين يعرفون حالة مصر المالية جيداً وهو « هنرى

---

(1) Hallberg, Op. Cit. pp. 245 - 6.

(2) Ibid., pp. 233 - 234.

اوبنهايم » فعلم منه أن الخديوى يريد رهن أسهمه فى شركة قناة السويس لحاجته إلى المال . وعلى ما يبدو فان هنرى اوبنهايم كان مهتما بمفاوضات « بنك التسليف العقارى » و « البنك الانجليزى المصرى » ولابد أن أوبنهايم قد عرف بقيام ديرفيو بشراء الاسهم عن طريق « سوبيران » الذى كان قد تحادث مع ديرفيو بهذا الشأن كما ذكرنا . وكان اوبنهايم يعتقد أنه عندما ينقل فريدريك جرينوود الخبر للحكومة البريطانية فانها (أى الحكومة) ستكون مهتمة هى الاخرى بإحباط خطط ديرفيو . ومن المحتمل أن اوبنهايم لم يقدر رد الفعل من جانب الحكومة البريطانية معتمداً على موقفها السابق من مسألة شراء القناة (١) .

**والطريق الثانى** هو بيت روتشيلد بانجلترا . فيرى « بوكل » أنه من المحتمل أن يكون درزيلى قد علم بنبأ مفاوضات بيع الاسهم من جانب آخر ، ذلك أن البارون ليونيل روتشيلد صديق درزيلى ، حيث تعود الاخير أن يتناول معه طعام العشاء مساء كل يوم أحد ، وكان روتشيلد على علم تام بالمسائل المالية الدولية(٢) وكانت مكاتب روتشيلد ملاذا لدزريلى عندما أثير موضوع شراء القناة ، وكان روتشيلد كدزريلى نفسه فى إنتظار الفرصة . وربما إستطاع روتشيلد الحصول على أخبار مبكرة ، إما من باريس أو القاهرة بما كان يدور فى هذا الصدد(٣) .

ولكن مؤرخ حياة بيت « آل روتشيلد » يذكر أن أوبنهايم أخبر كلا من جرينوود

(1) Lessage, Op. Cit, pp. 83—98; Cf. Sabry. M. Op. Cit. pp. 161—162; Maurois André, Op. Cit. pp. 277—278; Marlowe, Op Cit. pp. 296—297.

(2) Kinross (Lord), Op. Cit. p. 264.

(3) Buckle, Op. Cit. T. 5 440.

وروتشيلد بالخبر(١) ، ولكن القصة الأولى هى الشائعة ، والتى تردد ذكرها فى كثير من المراجع الأوربية والتى تقول أن جرينوود هو ناقل الخبر .

رأى جرينوود أن من صالح إنجلترا الحصول على نصيب الخديوى لأن القناة هى طريق الهند، فسارع صباح اليوم التالى ١٥ نوفمبر ١٨٧٥ بإبلاغ الخبر اللورد دربى(٢) .

وسارع اللورد دربى بإرسال البرقية التالية للجنرال ستانتون(٣) : « علمت حكومة جلالة الملكة أن مجموعة من رجال المال الفرنسيين تعرض على الخديوى اسماعيل شراء نصيبه من أسهم قناة السويس ، وأن المشاكل المالية الصعبة التى يواجهها الخديوى تجعل من الصعب عليه الرفض . ولهذا نطلب منكم تأييد صحة هذه المعلومات من عدمها . » (٤)

وعلى الفور سارع « ستانتون » بعمل الاستخبارات اللازمة وتقابل مع نوبار باشا ( وزير الخارجية المصرى ) الذى أخبره بالعرض الذى قدمته الشركة العامة Societé Génerale ، والبنك الانجليزى ــ المصرى فأعرب له ستانتون عن دهشته،

---

(1) Comte Corti, La maison Rothschild. L'apogée 1830—1871 et les temps nouveaux. Traduction française par Pierre Raffegeau. Paris 1930. p. 433.

(2) Buckle. Op. Cit, Vos. p. 440; Cf. André Maurois, Op. Cit. pp. 277—8.

(٣) ماجور جنرال ستانتون ــ قنصل بريطانيا العام فى مصر ــ ويصفه أحد الكتاب المعاصرين بأنه من أخلص جنود انجلترا فى الخارج ــ راجع :

Lord Kinross, Op. Cit , p. 266.

(4) Derby to Stanton, 15.11.1875, Parl. p. Egypt No. 1 (1876) No. 1

لهذا الموضوع الهام ، وأفهمه بأن الحكومة البريطانية لا تستطيع أن تنظر بغير إهتمام لمسألة تحويل ملكية أسهم الخديوى فى شركة قناة السويس إلى يد شركة أجنبية. وأفهم ستانتون نوبار بأن الخديوى سيتلقى من إنجلترا أحسن العروض بالمقارنة مع أى عرض آخر قد تتقدم به الشركات الأخرى . إلا أن نوبار أخبره بأن الخديوى لا يحبذ مسألة بيع الأسهم على الرغم من حاجته الماسة للمال ، لمبالغ يتراوح بين ثلاثة أو أربعة ملايين جنيه استرلينى ، وأنه نظرا لحاجته للمال فقد يقبل عرض البنك « الانجليزى - المصرى » .

عندئذ طلب منه « ستانتون » أن يقابل وزير المالية المصرى فورا لتأجيل المفاوضات — الدائرة بين الخديوى وبيوت المال الفرنسية — حتى يتصل بحكومته . وتقابل ستانتون مع وزير المالية والخديوى . وأخبرهما بأن مسألة بيع أسهم قناة السويس تهم بدرجة كبيرة حكومة جلالة الملكة نظرا لأهمية قناة السويس لإنجلترا ، فأخبره الخديوى بأنه لم ينكر جدياً فى العرض الخاص ببيع أسهمه ، وعندما سأل ستانتون عما إذا كان هناك عرضاً من جانب حكومته، طلب منه ستانتون تأجيل المفاوضات مع البنوك المذكورة فوافق الخديوى على تأجيل المفاوضات حتى مساء يوم الثلاثاء ١٨ نوفمبر . وكان الخديوى قد أخبر ستانتون بأنه فى حالة قيامه ببيع أسهمه فإنه فى هذه الحالة سيفضل أن تكون فى أيدى حكومة جلالة الملكة ، بدلا من أى طرف آخر(١).

فى نفس الوقت تلقى ستانتون يوم ١٧ نوفمبر برقية من لورد دربى يخبره فيها بضرورة عدم وقوع أسهم الخديوى فى أيدى أجنبية ، وطلب منه سرعة تأجيل المفاوضات الدائرة بين الحكومة المصرية والبنوك الفرنسية ، وإستعداد الحكومة

(1) Stanton to Derby, 18.11.1875. Parl. p. Ibid. No. 2, pp. 1—2.

البريطانية لشراء هذه الأسهم بشروط مقبولة(١).

واجتمع مجلس الوزراء البريطاني في ١٧ نوفمبر ١٨٧٥ لبحث موضوع الأسهم(٢). واتضح من تقارير درزيلي المرسلة إلى المملكة ومن خطاباته الخصوصية ، أن هذه المبادرة وتلك الإنطلاقة الجديدة : « a very new departure » كانت من جانبه ، على الرغم من معارضة أعضاء الوزارة ذوي النفوذ المؤثر لهذا الاجراء الجديد ومنهم دربي(٣). فقد كان دربي بادىء الأمر تنتابه الشكوك من الصفقة ، إذ كان يخشى نتائجها السيئة ، سواء المالية أو تأثيرها على العلاقات مع فرنسا والباب العالي(٤) وتبدو وجهة نظر دربي ومواقفه السابقة عندما إقترح وضع القناة تحت إشراف لجنة دولية(٥).

وكذلك نجد دربي يؤكد هذا الرأي مرة أخرى « لجافارد » — القائم بالأعمال الفرنسي بلندن — يوم ٢٠ نوفمبر ١٨٧٥ إبان مفاوضات صفقة الأسهم(٦). ومرة أخرى لدار كورت « سفير فرنسا بلندن — يوم ٢٧ نوفمبر بعد توقيع صفقة الأسهم(٧) . ولم يكن دربي وحدة من المعارضين لصفقة الأسهم ، بل شاركه في هذا وزير الخزانة « نورثكوت ( Northcote ) الذي كان يعارض

(1) Derby to Stanton, 18.11 1875, Parl P. Op. Cit. No. 13.

(2) Marlowe, Op. Cit. p. 298.

(3) Buckle, Op. Cit. p. 442.

(4) Hallberg, Op. Cit. pp. 241—2; Cf. Wilson, Op. Cit. pp. 50—51.

(5) Hallberg, Op. Cit. pp. 233—4.

(6) Derby to Lyons. 20.11.1875 Parl. P. Egypt 1 (1876) No. 4.

(8) Derby to Lyons, 27.11.1875. Ibid. No. 10 pp. 8—9.

الصفقة فى بادىء الأمر على إعتبار أنها ستساعد دى لسبس فى حل مشاكله المالية وعبر عن ذلك بقوله : « I don't like it » إلا أنه عاد وعدل عن رأيه وأيد شراء الصفقة(١) .

على أى حال فقد إستطاع دزرائيلى إقناع مجلس الوزراء وجميع من حوله بأهمية الصفقة(٢) .

وفى اليوم التالى لإجتماع مجلس الوزراء البريطانى لمناقشة الصفقة، سارع دزرائيلى بإرسال الخطاب السرى التالى لملكة إنجلترا فى ١٨ نوفمبر : « . . . إن الخديوى على وشك الإفلاس ويفكر فى بيع أسهم قناة السويس وقد إتصلنا بالجنرال ستانتون وتقوم شركة فرنسية بالتفاوض مع الخديوى ولكن هناك مصاعب نشأت بينهم بسبب شروط الإتفاق . والأسهم تقدر ثمنها ببضعة ملايين ، حوالى أربعة على الأقل ، إلا أن هذه الإسهم تعطى مالكها نفوذاً عظيماً فى إدارة القناة . وأنه من الأهمية القصوى ، لنفوذ جلالتك ، وللقوة فى هذا الوقت الحرج ، أن تكون القناة ملكا لإنجلترا . وقد اقنعت لورد دربى وأصبح يتبنى فكرتى تماماً . وقد عرض الأمر على مجلس الوزراء فوافق بالإجماع على ضرورة الحصول على نصيب الخديوى من الأسهم، وأرسلنا برقية بذلك لستانتون . وفى الليلة الماضية وصلت برقية أخرى منه تفيد بوجود بعض العقبات . وقد إجتمع المجلس مرة أخرى اليوم ( الساعة الثانية ) لدراسة المشكلة . ويقول الخديوى أنه من الضرورى جدا حصوله على مبلغ يتراوح بين ثلاثة وأربعة ملايين جنيه استرلينى قبل يوم ٣٠ من هذا الشهر وهكذا فإن

---

(1) Hallberg ; Op. Cit footnote p. 242.

(2) Buckle; Op. Cit. p. 442.

الوقت ضيق جدا ، ولكن من الضرورى القيام بهذا العمل »(١) .

وأرسل أيضا فى اليوم التالى ( ١٩ نوفمبر ) خطابا آخر للملكة يذكر فيه : « إن مجلس الوزراء قام بدراسة موضوع أسهم الخديوى أمس لمدة ساعة ونصف وكان أمام المجلس كلا من « لورد تنتردن » ( Tenterden ) « والكولونيل ستوكس » المختص بشئون قناة السويس من قبل حكومة جلالتك . وأن مشكلة الخديوى المالية فى غاية الخطورة . وأن هناك كارثة مالية محققة له لا يمكن تجنبها . وهكذا فإن العمل صعب ولكن أهميته تفوق صعوبته ولا يمكن التخلى عنه »(٢) .

وشكرت الملكة « دزريلى » لخطاباته ، وأبرقت « بالموافقة على المنهج الذى ينوى أن يتخذه فى مسألة قناة السويس ولكننا نخشى صعوبة ترتيبها »(٣) .

ثم بعث دزريلى للملكة يقول لها : « تلقيت برقيتك أمس وكانت مشجعة للغاية ولم يحدث شىء ذى بال فى الأربع والعشرين ساعة الماضية فى الموضوع ، ولكن الإتصالات بين حكومة جلالتك والقاهرة وتسير بسرعة ، وستأخذ المسألة وقتا ولكننا لا يجب أن نغفل لحظة عن هذا الموضوع . ويمكن العمل فيها الان بدون الرجوع لمجلس الوزراء طالما أنهم قد وافقوا بالإجماع على السياسة العامة . وأعطوا تفويضا مطلقا لى ( Carte blanche ) لتحقيق هذا الهدف وأن موافقة سيادتكم مشجعة لى »(٤) .

هذا ما كان يدور فى لندن ، فقد أطلقت يد دزريلى للعمل واقنع ، كل الأصوات

---

(1) Ibid. p. 443.

(٢) راجع نص الخطابين المنشورين فى Buckle; Op. Cit. p. 443. —

(3) Ibid., p. 444.

(4) Ibid.

المعارضة وأخذ موافقة الملكة . وأخذ يتابع الموقف بكل حذر طوال الأيام العشرة التي تمت فيها الصفقة من ١٦ إلى ٢٥ نوفمبر . وعبر عن ذلك بقوله في إحدى رسائله الشخصية : « إنني لم يسبق لي أن مررت بأسبوع خطير كهذا . أحسست فيه بالإنهاك الشديد »(١) .

وإذا إنتقلنا إلى القاهرة لمتابعة أحداث سير المفاوضات نجد ستانتون يعرض محتويات رد دربي في رسالة يوم ١٧ نوفمبر على الخديوي ورفض الخديوي فكرة بيع الأسهم وبين أنه قد يضطر إلى قبول عرض البنك «الانجليزي — المصري» لتحويل ديونه السائرة بشروط معقولة(٢) .
وكانت الحكومة البريطانية قلقة بالنسبة لمسألة احتمال رهن أسهم القنـــاة للبنك المذكور، وهو البنك الذي عرفت الحكومة البريطانية أنه يعمل لمصلحة بنك التسليف العقاري الفرنسي «Credit Foncier» ، وهذا قد يؤدي إلى فقدان الأسهم لمصلحة فرنسا(٣) . وبناء عليه أبرق دربي لستانتون بالآتي :
« تلقت حكومة جلالة الملكة بالرضا تأكيد الخديوي بعدم عزمه على بيع أسهمه في القناة حاليا ، وأنه إذا فكر في بيعها فسيعطى لحكومة جلالة الملكة حق الشراء. وحيث أن الرهن يتم لمصلحة البنك « الانجليزي - المصري » فإن حكومة الملكة ترغب في معرفة التفاصيل وعلى الأخص معرفة الأشياء التي قد تمنع الخديوي من إسترداد الأسهم المرهونة »(٤).

---

(١) خطاب بعث به دزريلي في ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ ( غداة توقيع الصفقة ) الى صديقته اللادي برادفورد أنظر :

Lettres inimtes; Op Cit p. 151.

(2) Marlowe; Op. Cit. p. 299.

(3) Ibid.; pp. 299—300.

(4) Derby to Stanton; 18.11.1875; Parl P. Op. Cit.; No. 3.

وقد أرسل ستانتون لحكومته فى ٢١ نوفمبر يخبرها بأن نوبار باشا قد أكد له بأن الترتيبات مع البنك « الانجليزى — المصرى » لم تتم نظرا لمطالبهم المبالغ فيها . وهناك عرض جديد من « الشركة العامة » لتقديم مبلغ ٨٥ مليون فرنك خلال ثلاثة أشهر . وتعهدوا بتقديم المبلغ قبل ٥ يناير . ومشروعهم هو تحويل الدين السائر ، بما فيه القرض المقدم منهم إلى ديون طويلة الأجل . وإذا لم يدفع الخديوى المبالغ بعد ثلاثة أشهر فتصبح الشركة مالكة لأسهم الخديوى . وأن الخديوى مريض ولا يستطيع تأدية أعماله . إلا أن الوزراء مستعدين للقبول عندما يحسوا بحدية الاقتراح . وأنه إذا قدمت إقتراحات معقولة من جانب الرأسماليين الانجليز ، عندئذ يمكن إنقاذ الموقف . خصوصاً إذا ماثبت أن عرض الشركة العامة غير جاد (١) .

وهكذا عندما علم نوبار باشا وشريف باشا بأن الحكومة البريطانية قد دخلت السوق لشراء أسهم الخديوى ، أخذا يرفعان الثمن ( bid up Price ) خصوصاً وأن ستانتون لم تكن لديه معلومات كافيه عن عالم المالية المصرية ، ووجد كل من نوبار وشريف فى ستانتون عميلا مستعدا للوقوع فى شراك خداعهما ( to fall for their stratagems ) ؛ فقد نقلا إليه إنطباعا بأن مجموعتى البنوك الفرنسية كانتا نشطتين فى السوق ، تنافس كل منهما الأخرى . وأن الحكومة البريطانية بتقدمها للتعامل مع الخديوى قد دخلت حلبة الصراع مع ديرفيو والشركة العامة والبنك الانجليزى — المصرى وبنك التسليف العقارى (٢) . ومن الواضح أن شريف ونوبار كانا يتصرفان سوياً إزاء تهيئة

---

(1) Ibid.; Cf. Kinroos; Op. Cit., p. 267.

(2) Kinross, OP; Cit. p. 266.

الحكومة البريطانية لمطلبيها (١).

وفى ٢٣ نوفمبر أرسل لورد دربى رده إلى ستانتون جاء فيه : « إن حكومة جلالة الملكة مهتمة بضرورة حصول الخديوى على هذه المساعدة كما يطلب وبشروط معقولة ، ويمكن ترتيب ذلك . وأن الحكومة على استعداد لإيفاد مندوب خاص . إهمل كل محاولة لتعطيل أى اجراءات لبيع أو رهن أسهم الخديوى»(٢). وقد أرسل ستانتون فى مساء نفس اليوم يحيط حكومته بزيارة شريف باشا له مكلفاً من الخديوى لاخباره بأن مقترحات رهن الاسهم قد سحبت، وأن عروض بيع الأسهم هى المطروحة آنذاك ، وأن دى لسبس قد أرسل للخديوى برقية يعرض فيها مبلغ مائة مليون فرنك ثمناً للأسهم . وأن الخديوى سيبيع الأسهم لحكومة جلالة الملكة بنفس السعر ، وأن عرض دى لسبس يعتقد أنه لحساب الحكومة الفرنسية . وطلب ستانتون رد حكومته يوم الثلاثاء التـــالى ( ٢٥ نوفمبر ) (٣) . وأرسل ستانتون برقية عاجلة لاحقة لبرقيته السابقة يؤكد لحكومته بأن الحكومة المصرية ستدفع فائدة ٥ ٪ سنوية مقابل حرمان الأسهم من فوائدها إلى ان تنتهى فترة حرمان الأسهم من الفوائد (٤) .

---

(1) Marlowe, Op. Cit. p. 301.

(2) Derby to Stanton; 23.11.1875; Op. Cit. No. 5. p. 3.

(3) Hallberg; Op. Cit. p. 239. Cf. Marlow, Op. Cit. p. 301.

من المشكوك فيه تقديم هذا العرض من جانب فرنسا ( ١٠٠ مليون فرنك ) ، وقدقام شارل ليساج بدراسة دقيقة لهذا الموضوع وهو أيضا لا يعتقد بمثل هذا الاقتراح المقـدم من جانب فرنسا — راجع :

Lessage, Op. Cit., pp. 242—5.

(4) Marlowe, Op. Cit. p. 301.

ويبدو أن مسألة عرض دى لسبس (مائة مليون فرنك) على الخديوى ثمناً للأسهم من إختراع شريف باشا بهدف جعل الحكومة البريطانية تسارع لشراء الأسهم بنفس السعر، الذى يعتبر زيادة بمقدار ٨ مليون فرنك عن العرض الأول و ١٥ مليون فرنك زيادة عن العرض الثانى الذى تقدم به ديرفيو والذى نص على حرمان مصر من الأسهم ونسبة الأرباح ١٥٪ الخاصة بنصيب الحكومة فى شركة قناة السويس، وذلك فى حالة عدم السداد. والسبب فى انخفاض العرض الثانى الذى تقدم ديرفيو للخديوى يرجع إلى انخفاض سعر السهم خلال الفترة ما بين العرضين الأول والثانى، فنجد فى المذكرة التى بعث بها الكولونيل ستوكس فى ١١/١٩ لدربى يذكر أن سعر السهم فى السوق قد انخفضت قيمته خلال الثلاثة أسابيع الاخيرة من ٧٣٠ فرنكاً إلى ٦٨٥ فرنكاً (١). وأنه إذا قدم عرض بمبلغ ٥ر٣ مليون جنيه استرلينى (أى مايعادل ٥ر٨٧ مليون فرنك) بدون النص على الفوائد الخاصة بكوبونات الاسهم، فان الخديوى سيقبل هذا العرض بسرور (٢). وأن الحكومة المصرية فى تقديمها لعرض المائة مليون فرنك احتسب سعر السهم ٥٦٠ فرنكا (على أساس ١٧٧٦٤٢ سهما) وهو سعر أقل من سعر السهم فى السوق (٣).

قرر مجلس الوزراء البريطانى فى جلسة يوم ١٧ نوفمبر، مبدأ الاستعداد لشراء أسهم مصر فى القناة. وعندما وردت برقية ستانتون، يوم ٢٣ نوفمبر بموافقة الخديوى على البيع، كان على دزريلى أن يدبر المبلغ. وصادفته مشكلة أخذ موافقة البرلمان، والذى لم يكن فى دورة الانعقاد، حتى لو كان فى دورة

---

(1) Ibid.; p. 302.

(2) Marlowe; Op. Cit. p. 302.

(3) Ibid.

الإنعقاد فإن الرغبة فى السرية تجعل من المستحيل طلب المبلغ من مجلس العموم ، ولكن دزريلى كان مقدراً لهذه المشكلة منذ بداية التحرك البريطانى .

فأثناء جلسة مجلس الوزراء ( ١٧ نوفمبر ) كان دزريلى قد كلف سكرتيره الخاص « مونتاجو كورى » « Montagucorry » بأن ينتظر فى الغرفة الخارجية لمجلس الوزراء ، وعندما يعطيه دزريلى الاشارة — بأن يخرج الزعيم رأسه بعد أن يفتح الباب قليلا ويقول كلمة : «نعم» — يتجه السكرتير فورا إلى البارون روتشيلد ويخبره بأن رئيس الوزراء يطلب ٤ مليون جنيه استرلينى « غدا » .

وبناء على هذه القصة ، اتجه كورى إلى روتشيلد، الذى كان على مائدة الطعام، فقال له : « ان دزريلى فى حاجة إلى أربعة ملايين جنيه فى اليوم التالى » وكان روتشيلد على وشك أن يأكل عنباً فالتقط واحدة وتفل القشرة ، وسأل : « ما ضماناتك ؟ » فقال : « الحكومة البريطانية » . فرد روتشيلد : « ستكون لديك » (١) . ولا شك ان العلاقة الوطيدة بين دزريلى وصديقه « ليونيل روتشيلد » ، كانت من أسباب نجاح هذه الصفقة .

فقد كانت هذه العلاقة مثار الحديث باستمرار بين السفراء الالمان والسياسيين ، مثل كونت مونستر ( Count Muinoter ) السفير الالمانى فى لندن ، وهوهنلوه: Hohenlohe ( سفير ألمانيا بباريس ) . وكان بيت روتشيلد فى انجلترا يقوم بالأعمال الهامة آنذاك ، واحتل مركزا مرموقاً حتى بين فروع جميع بيوت روتشيلد وفى الفترة التالية للحرب الفرنسية الألمانية توطدت العلاقة بين وبين دزريلى، وروتشيلد على الرغم من أن دزريلى كان مسيحياً من أصل يهودى، فكان ذلك عاملا مهما لعقد صداقته مع «ليونيل روتشيلد» والتى ترجع تاريخها

(1) Buckle, Op. Cit., T.V., pp. 246—7.

إلى أيام شبابه وازدادت توثقا . ويتحدث دزريلى بإعجاب عن آل روتشيلد بقوله : « كنت دائما أقول بأنه لا يوجد مثل آل روتشيلد كثير » (١) .

وهكذا كان دزريلى مقدرا لكل الظروف والاحتمالات ، واستطاع حل مشكلة الحصول على المبلغ من صديقه روتشيلد . وتم توقيع العقد بين وزير الخزانة « ستافورد نورثكوت » وروتشيلد من أجل أن تحصل الحكومة البريطانية على الاسهم فى ٢٤ نوفمبر . وكانت بنود الاتفاق تقضى بحصول روتشيلد على عمولة قدرها ٥ر٢ ٪ عن الأربعة ملايين جنيه التى ستقدمها الحكومة للخديوى وستحصل الحكومة على نسبة ٥ ٪ التى تمثل فوائد الأسهم والتى تعهد الخديوى بدفعها حتى فترة عودة الفائدة للأسهم ، إلى الحكومة البريطانية (٢) .

وبعد توقيع العقد مع روتشيلد أبرقت وزارة الخارجية البريطانية إلى ستانتون يوم ٢٥ نوفمبر بالآتى :

« قبل عرض الخديوى ؛ ووافقت حكومة جلالة الملكة على شراء ٦٤٢ر١٧٧ سهماً من الخديوى مقابل أربعة ملايين جنيه استرلينى ، وأوصت البرلمان بالتصديق على العقد . وفى نفس الوقت فإن السادة « روتشيلد ، وأولاده هم وكلاء حكومة جلالة الملكة فى لندن لتنفيذ الاتفاق . وهم مستعدون لدفع مليون جنيه استرلينى فى أول ديسمبر تحت تصرف الحكومة المصرية عن الأسهم التى ستسلم اليك نيابة عن حكومة جلالة الملكة . أما الثلاثة ملايين الباقية ستسدد خلال شهر ديسمبر ويناير حسبما يتم الترتيب بين الحكومة المصرية وبيت روتشيلد أما نسبة ٥ ٪ فوائد الأسهم التى تعهد الخديوى بدفعها لحكومة جلالة الملكة

---

(1) Corti, count, Op. Cit. p. 433.

(2) Parliamentary Papers, Egypt No. 1 (1876), 25.11.1875, No. 7 inclosure No 1, 2, 3, pp. 5—6.

حتى يتم تحرير الكوبونات ستحمل على دخل الحكومة المصرية »(١).

وفى نفس اليوم أرسلت وزارة الخارجية البريطانية برقية أخرى لستانتون ، فقد كانت تخشى أن تتسبب مسألة ٥ ٪ فى فشل المفاوضات ، فأخبرته ببرقية سرية بأن يذكر نسبة الـ ٥ ٪ الفائدة ويصر عليها إذا وجد الفرصة سانحة للنجاح وإلا يدع المساومة تفسد المسألة (٢).

وعندما وصل رد الحكومة البريطانية سارع ستانتون وذهب مبكراً لسراى الخديوى لمقابلته وعرض رد حكومته بالموافقة على الشراء ، ولم يتمكن من مقابلة الخديوى اسماعيل لأن نصيحة الأطباء له بألا يزعجه أحد ، ولكنه أخبر وزير المالية اسماعيل صديق باشا والذى كان مع نوبار باشا وزير الخارجية ووزير العدل بموافقة حكومته على شروط البيع ، وخشية سوء الفهم أو مؤامرات التدخل لإفساد الإتفاق عرض ستانتون عليهم إستعداده للتوقيع على الإتفاق . وعندما وقع ستانتون على العقد(٣) أرسل لحكومته يخبرها بتمام التوقيع على صفقة بيع أسهم قناة السويس وأنها — أى الأسهم — ستودع طرفه صباح الغد .

وعند الإستلام إتضح أن عدد الأسهم هو ١٧٦٫٦٠٢ سهماً فإشترط ستانتون ضرورة خصم الأسهم الناقصة وعددها ١٠٤٠ من المبلغ الذى ستدفعه حكومة جلالة الملكة . وفى اليوم التالى أودعت الأسهم فى سبعة أكياس كبيرة

---

(1) Derby to Stanton; 25.11.1875, Parl. P. Ibid. No. 6; p. 4.

(2) Marlowe; Op. Cit.; p. 303.

(٣) راجع نصوص العقد بين الحكومة البريطانية وممثلها « ستانتون » والحكومة المصرية وممثلها « اسماعيل صديق » :

Parl P. Op. Cit, inclosure in No. 8; pp. 7—8.

بالقنصلية البريطانية . وقد تم ربطهـــا وختمها بالشمع بمعرفة وزير المالية المصرى . وكان كل من ستانتون وموظفى القنصلية فى إنتظار مراجعة الأسهم(١) .

أما الأسهم الناقصة وعددها ١٠٤٠ سهماً فكان الخديوى اسماعيل قد تصرف فيها أثناء اقامته بباريس فى السنوات السابقة فأصبح مجموع ما تملكه مصر ١٧٦٦٠٢ سهماً . ويذكر « فوزان بك » أنه لا يعرف على أى نحو وقع هذا التصرف ، وهل كان فى صورة هدية أو هبة أو بيع ، ولكنه يحدد التاريخ الذى تم فيه هذا التصرف تحديدا عاما ، فيذكر أنه بين عامى ١٨٦٣ ، ١٨٦٩ ويستدل على ذلك من الإتفاق المالى الذى عقده اسماعيل مع الشركة فى ٢٠ مارس ١٨٦٣ فقد نص فيه صراحة على أن مصر تملك ١٧٧٦٤٢ سهماً ثم الإتفاق الذى عقده اسماعيل مع الشركة فى ٢٣ أبريل ١٨٦٩ وقد نص فيه صراحـــة على أن مصر تملك ١٧٦٦٠٢ سهماً(٢) بينما يذكر أحد الكتاب بأن رجل المال جوشن « Goschen » إتهم اسماعيل صديق المفتش بتلاعبه فى أوراق قناة السويس(٣) .

فطالبت الحكومة البريطانية عندئذ بتخفيض الثمن من ٤ ملايين جنيه استرليني إلى ٣٩٧٦٥٨٢ جنيه استرليني فأجيبت إلى طلبها(٤) . بالاضافة إلى

(1) Stanton to Derby, 27.11.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 8.

(2) Voisin-Bey, Op. Cit., T. ii, p. 286, « Footnote ».

وراجع أيضا عبد العزيز الشناوى — التيارات السياسية حول قناة السويس ص ٣٧٧ وهامشها .

(٣) نجيب مخلوف — نوبار باشا وماتم على يديه — المطبعة العمومية بمصر — لم يذكر تاريخ الطبع ( فى عهد عباس الثانى ) — ص ١٠٠ .

(٤) ثمن الأسهم الفعلى وفق التقرير المقدم للبرلمان فى ٢٠/٦/١٨٨٢ هو ٣٩٧٦٥٨٢ استرليني ثمن شراء الأسهم + ٩٩٤١٥ استرليني عمولة روتشيلد ٢,٥٪ + ٦٢٥ نفقات = ٤٠٧٦٦٢٢ استرليني أنظر :

Wilson, Op. Cit , p. 54.

التزام الحكومة المصرية بأن تؤدى للحكومة البريطانية ولمدة ١٩ سنة تنتهى فى يوليو ١٨٩٤ فوائد ٥ ٪ . وكانت الحكومة البريطانية تعلم علماً يقيناً بأمر هاتين المسألتين : تصرف اسماعيل فى ١٠٤٠ سهماً ، وتنازله عن أرباح أسهم مصر . ولكنها لم تشأ الإشارة اليهما إبان المفاوضات الخاصة بعقد الصفقة لأنها كانت حريصة كل الحرص على أن تستأثر لنفسها بالاسهم . فقد كان هناك سباق محموم — كما رأينا — بينها وبين المؤسسات المالية الفرنسية لعقد الصفقة . فلما اطمأنت إلى أنها كسبت الجولة الاولى أثارت هاتين النقطتين تباعاً . وكانت مصر أضعف من أن تقف فى وجه المطامع الاستعمارية وأمام الغزو المالى الاوربى(١) .

وقد جاء فى تقرير رسمى نشرته الحكومة البريطانية أن الحكومة المصرية تعهدت بأن تدفع فوائد الاسهم بمعدل ٥ ٪ وأن هذه الفوائد تصل ١٩٣٫٨٥٨ جنيه مصرى فى العام ويعادل هذا المبلغ ١٩٨٫٨٢٨ جنيه استرلينى . وأن هذا العبء ينتهى عام ١٨٩٤ . ويعلق عبد العزيز الشناوى على هذا العمل بقوله : ومعنى هذا وبعملية حسابية بسيطة ، استردت الحكومة البريطانية على مدى تسعة عشر عاما ٣٫٧٦٤٫٠٣٢ جنيها استرلينيا ، وهو ما يقارب من المبلغ الذى دفعته ثمناً للأسهم وكسبت الاسهم وكانت منبعاً مالياً غزيراً تدفق على الخزانة البريطانية كل عام بصفة منتظمة ورتيبة وبزيادة مضطردة سنة بعد أخرى حتى عام ١٩٥٦ وكسبت أيضاً عندما عين دى لسبس ٣ انجليز فى مجلس الإدارة . وكسبت مرة رابعة عام ١٩٥٨ عند تسوية التعويضات المالية لحملة الاسهم مقدرة قيمتها بحسب سعر الاقفال فى بورصة الأوراق المالية بباريس فى ٢٥ يوليو ١٩٥٦(٢)

(١) الشناوى — قناة السويس والتيارات السياسية ج ١ ص ٣٧٧ — ٣٧٨

(٢) المرجع السابق ج ١ ص ٣٧٨

وعن الاسهم الناقصة يذكر « لورد كينروس » أنه عند مراجعة نوبار الأسهم بالقنصلية مع ستانتون فوجد ١٠٤٠ سهماً ناقصة ، فذكر نوبار أنها قد بيعت فى باريس منذ حوالى اثنا عشر عاما(١) .

طلب البارون روتشيلد أن يقوم الموثق العام (Notary public) بكتابة قائمة بالأسهم وأرقامها والبيانات الأخرى ، ونسختين أخريين معتمدتين له وللحكومة بجلالة الملكة . ولكن اتضح عدم وجود موثقاً للعقود فى مصر . لذلك كان على نائب القنصل البريطانى ومع مندوبين من وزارة المالية المصرية القيام بهذا العمل. وتطلب ذلك عملا ضخما ووقتا كبيراً تعجز ميزانية القنصلية عنها . لهذا يكتب ستانتون لحكومته بالتصريح له باستخدام ودفع أتعاب الكتبة الإضافيين ( Clerical staff ) لإختصار الوقت . وسجلت العقود فى مجموعات تتكون كل مجموعة من مائة أو من خمسين . وعندما انتهت مشكلة تسجيلها ظهرت مشكلة أخرى هى مشكلة نقلها سالمة الى لندن خصوصاً وأن ستانتون أحس بالمسئولية ، بالإضافة إلى أنها كانت تحتل فراغا كبيراً بالقنصلية البريطانية (٧ صناديق)(٢).

وأصدرت وزارة البحرية بتعليماتها إلى سفينة نقل الجنود البريطانية « مالابار » ( Malabar ) القادمة من البحر الأحمر بالرسو فى الاسكندرية لنقل « أكياس معينة » لم تحددها ، زيادة فى الحيطة وخوفاً على الاسهم . وسافر ستانتون فى قطار خاص من القاهرة الى الاسكندرية بالاسهم . ونقلت السفينة « مالابار » الأسهم من الاسكندرية فى ١٧ ديسمبر(٣) . فوصلت ميناء

(1) Kinross, Op. Cit. p. 275.

(2) Stanton to Derby, 4.12.1875, Parl. P. Op. Cit. No. 30.

(2) Parl. P., Op. Cit. No. 15 (16 11.75), No. 17 (17.12.1875) 43 (21.12,1875), No. 44, No. 46. (31.12.1876).

( Portsmouth ) يوم ٣١ ديسمبر ١٨٧٥ ، ونقلت تحت حراسة الى بنك انجلترا حيث تم ايداعها(١). وقد أورد معظم من كتبوا عن تاريخ قناة السويس بيانات عن فوائد الاسهم التى حصلت عليها بريطانيا من الناحية المالية .

فيذكر ويلسون ، أن فوائد الأسهم الانجليزية حتى عام ١٩٢١/١٩٣٢ بلغت قيمتها ٨٧٩ر٢٢٣٨ر٢ استرلينى (٢). أما كينروس فيذكر أنه خلال ست سنوات فقط من حصول بريطانيا على الأسهم ارتفعت قيمة الاسهم من ٤ ملايين جنيه استرلينى الى ٠٠٠ر٧٥٠ر٥ استرلينى . وفى نهاية القرن تزايدت القيمة الى معدل ٧ مليون جنيه استرلينى سنويا حتى ماقبل الحرب العالمية الاولى فبلغت قيمتها عشرة أضعاف القيمة الأصلية(٣) .

وهكذا لم تدم أحداث قصة حصول انجلترا على أسهم مصر فى قناة السويس أكثر من عشرة أيام من ١٦ نوفمبر ١٨٧٥ حتى ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ .

وسارع دزرايلى فأرسل يهنىء الملكة بإتمام الصفقة الرائعة « Masterly stroke » فكتب اليها فى ٢٤ نوفمبر يقول : « لقد إنتهى الأمر لتوه ، وأصبحت الأسهم ملكا لك ياسيدتى : ( you have it, Madam ) ، وأسقط فى يد الحكومة الفرنسية ، حاولوا جهدهم تقديم قروض ذات فائدة مرتفعة وبشروط مجحفة . وقدم الخديوى أسهمه لحكومة جلالتكم يائسا ، بمبلغ قدره أربعة ملايين جنيه استرلينى فى الحال . ولم يكن هناك إلا محل واحد يستطيع أن يقدم ذلك سوى

(1) Parl. P. Op. Cit. No. 46; Cf. Lessage, Op. Cit., pp. 158 — 163.

(2) Wilson, Op. Cit. p. 58.

(3) Kinross, Op. Cit., p. 269.

مصرف روتشيلد وقد سلكوا خير مسلك ، فقدموا المبلغ بفائدة بسيطة جداً . وأصبح نصيب الخديوى من الاسهم فى يدك ياسيدتى الآن . وقد استمر المجلس أربع ساعات يدرس هذا الموضوع ، ولم يكن لدزريلى لحظة راحة للاستراحة اليوم ، ولذا فان هذه الرسالة تأمل أن ينظر اليها بعين الاعتذار لأن كاتبها مجهد الذهن وسيقص على سيادتكم القصة بأكلها غدا . واتفقت الحكومة وروتشيلد على بقاء الموضوع سراً ، ولكن هناك شك فى ذلك لأنه سيعرف غدا من القاهرة(١) .

وردت الملكة على خطاب دزريلى يوم ١٨٧٥/١١/٢٥ بقولها : « إن هذا عمل عظيم وهام ، وعندما يعلن ويصبح معروفا — حسبما تشعر الملكة — فان هذا العمل سيكون مصدر اعجاب كل الشعب فى البلاد ، إلا أن هذا المبلغ الكبير هو المشكلة وأن الملكة لشغوفة بسماع كافة القصة من درزيلى عن هذا الموضوع عند رؤيته اليوم »(٢) .

وقد عبر دزريلى عن مشاعره بعد اتمام هذه الصفقة فى الخطاب الشخصى الذى أرسله لصديقته ( لادى براد فورد ) غداة توقيع الصفقة يوم ٢٥ نوفمبر يقول لها : « سأخبرك بسر عظيم خاص بالدولة تم خلال الاربعة والعشرين ساعة الماضية ، وهو من أهم أخبار هذا العام ، أخبار جيلنا وذلك قبل أن تقرأيه فى الصحف . لقد اشتريت لانجلترا أسهم الخديوى الخاصة بقناة السويس ، وواجهنا عند قيامنا بعملنا هذا كل المغامرين والرأسماليين ورجال المال فى العالم . فقد نظموا فى مجموعات من اللصوص للعمل ضدنا . كذلك واجهنا جواسيس

---

(1) Disraeli to Queen Vicioria, 24.11.1875, Buckle, Op. Cit., T.V., pp. 448 — 9.

(2) Queen Victoria to Disraeili, 25.11.1875, Ibid., p. 449.

إختفوا فى كل مكان ، ومع ذلك فقد أربكناهم جميعاً ، ولم يشك فينا أحد.
وأمس الأول ، تقدم دى لسبس وشركته التى لها بقية الأسهم بقرض عظيم ،
وكان مؤيداً بالحكومة الفرنسية . ولو نجح دى لسبس فى الحصول الاسهم
لاصبحت قناة السويس بالكامل ملكا لفرنسا . ولتمكنت من إغلاقها . ولقد
أعطينا الخديوى أربعة ملايين جنيه إسترلينى مقابل الاسهم ، ونحن فى إنتظار
تأييد البرلمان لنا فى هذه الصفقة . وقلما مر على أسبوع خطير مثله ، وإننى الآن
فى حالة اجهاد شديدة»[1]. كذلك أرسل دزريلى للملكة يصف لها هذا الاسبوع
الحافل بالاحداث بقوله :

« لم يكن لدينا الوقت للتنفس ، وكان علينا القيام بهذا العمل»[2]. كما كتب
دزريلى فى اليوم التالى الى ليدى برادفورد ( ٢٦ نوفمبر ) معبراً عن بهجته
بقوله : « إن شراء الأسهم كان بمثابة ضربة لبسمارك وهذا ما أعنيه بالنسبة
لتصريحه بأن انجلترا قد توقفت عن أن تصبح قوة سياسية ، ذلك أن بسمارك
كثيرا ما كان يردد هذه العبارة مشيرا الى أنها رأيه الخاص »[3] .

هذا وفى اليوم التالى لعقد الصفقة قال الخديوى اسماعيل لقنصل بريطانيا :

---

(1) Disraeli à lady Bradford, 25.11.1875, Lettres intimes Op. Cit. pp. 150 — 151.

(2) André Maurois , Op. Cit p. 278.

(3) « . . C'était un coup pour Bismarck, faisant allusiön, j'imagine, à ses insolentes déclarations sur l'Angleterre, qu'il dit ne plus être un puissance politique. Elle a répété plusieurs fois cette remarque, montrant que c'était son idée dominante ».

Disraeli à Bradford, Op. Cit. p. 151.

« هذه أهم صفقة عقدتموها وستعود عليكم بفوائد سياسية ومالية محققة ، ولكنها أسوأ حادثة بالنسبة لنا »(١).

* * *

ننتقل بعد ذلك إلى دراسة صورة أخرى محزنة فى تاريخ مصر والقناة ألا وهى فقدانها لآخر ميزة مادية لها فى قناة السويس ، وفى حصتها من صافى أرباح الشركة بنسبة ١٥٪ وهى التى نصت عليها المادة ١٨ من عقد الفرمان الثانى ( ٥ يناير ١٨٥٦ ) (٢) .

فنجد الخديوى اسماعيل ، إبان مفاوضاته مع انجلترا لبيع أسهم قناة السويس ، يعرض على « ستانتون » — القنصل البريطانى فى مصر — بيع حصة ١٥٪ من صافى أرباح الشركة . وأكد اسماعيل « لستانتون » عند ما قدم العرض أنه لن تثار مشكلة بالنسبة لبيع حصة مصر فى أرباح الشركة مثلما أثيرت مشكلة الأسهم السابقة ، لأن انجلترا الآن مالكة لجزء من أسهم القناة وأضاف أن هذه الحصة فى نظره أذا حصلت عليها بريطانيا سيكون لها عندئذ السيطرة على إدارة شركة القناة أكثر من حصولها على الأسهم . كما ذكر له أن فرنسا قد عرضت عليه مبلغا يتراوح بين ٣٠ ، ٤ مليون فرنك ثمنا لهذه الحصة(٣) .

---

(١) مصطفى الحفناوى ـ قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ـ ١ ص ٤٠٦ـ٤٠٧ .

(٢) تنص المادة ١٨ من عقد الإمتياز على : « . . . نظراً للأراضى المتنازل عنها والإمتيازات الأخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة تحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥ ٪ من صافى الأرباح السنوية التى تحددها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين » . راجع : بطرس غالى — قناة السويس ومشكلاتها ص ٧ .

(3) Stanton to Derby, Cairo 27.11,1875, Par. p. Egypt 1 (1876) No, 16.

وقد أثار ذلك مخاوف فرنسا ، وأعاد إلى الأذهان مرة أخرى مسألة تعقد العلاقات بين الدولتين . ولكن اللورد دربى أكد «لدار كوت» — سفير فرنسا بلندن — أن الخديوى يعرض بيع حصة ( ١٥٪ ) من صافى دخل شركة قناة السويس وأن الحكومة البريطانية قد أبدت له عدم اهتمامها بذلك[١] وأنها لا تفكر فى الحصول على هذه الحصة ، وأن نية الحكومة البريطانية هى « ألا تتجاوز ما تراه ضروريا وكافيا لحماية المصالح التجارية البريطانية » :

« qui lui a paru nécessaire et suffisant pour assurer les interêts du commerce anglais» [٢]

وحاول دربى طمأنة السفير الفرنسى بقوله أنه يرى فى موقف اسماعيل محاولة للمساومة للحصول على أكبر قدر من الربح[٣] .

وفى حقيقة الأمر نجد أنه فى الوقت الذى رفضت فيه الحكومة البريطانية شراء حصة ١٥٪ من الخديوى اسماعيل ، تحذره من التصرف فى هذه الحصة على أساس أن هذا العمل — من وجهة نظرها — يعتبر خرقا للفرمان ، ويتعارض مع المحافظة على وحدة الدولة العثمانية . وذلك خشية أن يحمل ذلك الخديوى يفقد سلطتة على شركة قناة السويس التى ضمنتها عقود الإمتياز وصدق عليها الباب العالى . ورد الخديوى على مخاوف الحكومة البريطانية ، بأن بيعه لحصة ١٥٪ إنما يمثل صفقة مالية فقط : « as a Purely a financial transaction »

---

(1) Lord Lyons to Derby, 4.12.1875, Par. p. Egypt 1 (1876) No. 17.

(2) D'Harcourt à Duc Decazes, 3.12.1875, D.D.F. 1èr série, T. 2, No. 22.

(3) D.D.F. Ibid.

ولن يقلل بأى حال من الأحوال من سلطته على شركة قناة السويس التى نص عليها عقد الامتياز . وطمأن الحكومة البريطانية أنه لا ينوى التخلى عن سلطته فى القناة . وأكد اسماعيـــل أنه على الرغم من استعجال دى لسبس له للرد على مقترحاته ، فإنه ( أى الخديوى ) لن يدخل فى مفاوضات فى هذه المسألة قبل إستشارة كيف Cave (١) .

هذا وقد عثر القاضى « كرابيتيه بيير » على وثيقة فى قصر عابدين مؤرخة فى ٣٠ نوفمبر ١٨٧٥ تذكر أن اسماعيل قد تلقى عرضاً من دى لسبس ، عن طريق « بارو » Barrot (٢) بأن مؤسسة مالية — لم يذكر إسمها — قد فوضته بعرض مبلغ ٣٠ مليون فرنك لشراء حصة الـ ١٥٪ وسيدفع المبلغ خلال ستة أو ثمانية أشهر ، وكان هذا هو العرض الذى قدمه دى لسبس بإيحاء من دوق ديكاز — وزير خارجية فرنسا — وقدر دى لسبس المبلغ المطلوب مابين ٣٠ ، ٤٠ مليون فرنك واهتم دى لسبس بتدبير هـذا المبلغ فى داخل فرنسا (٣) . ويؤكد كرابيتيه أنه لم يعثر على رد لهـذا الخطاب الموجه للخديوى . وعلى أى حال فان هذا الخطاب يفسر البرقية التى أرسلها الخديوى إلى « بارو » فى ٤ ديسمبر ١٨٧٥ والتى يذكر فيها أن مجموعة أخرى قد عرضت عليه مبلغ ٤٠ مليون فرنك كما توجد رسالة أخرى بتاريخ ١٥ ديسمبر ١٨٧٥ عن نفس الموضوع تذكر أن

---

(1) Derby to Stanton, 6.12.1875, Par. P. Egypt No. 1 (1876) No. 24,28.

(٢) هو محامى فرنسى شهير بباريس ويعمل مستشارا قانونيا للخديوى ووكيلا له بباريس .

(3) Crabitès P. The spoliation of Suez. London. 1940 pp. 188—9 Cf. Marlowe, the making of Suez Canal. p 294.

العرض قد ارتفع فأصبح ٤٥ مليون فرنك[1] .

ورد « بارو » على الخديوى فى ١٦ ديسمبر ١٨٧٥ بأنه قد تقابل مع دى لسبس الذى أكد له بأن « المؤسسة المالية » ما زالت تقدم عرضاً مالياً يتراوح بين ٤٠ و٥٠ مليون فرنكا بضمان نصيب مصر فى أرباح شركة قناة السويس (١٥٪) وأن المؤسسة المالية ستقدم هذا القرض نظير فائدة سنوية تتراوح بين ٩ ، ١٠٪ فى حالة موافقة الخديوى على العرض ، وأن وزير الخارجية الفرنسية دوق ديكاز متحمس للغاية لتسوية هذا الموضوع[2] .

ويؤكد كرابيتيه بأن هذه الصفقة لم تتم مستنداً إلى البرقية التى أرسلها الخديوى إلى « بارو » فى ٢٥ ديسمبر ١٨٧٥[3] جاء فيها : « أبرق دى لسبس إلى باريس يعرض قرضاً قدره ٥٠ مليون فرنك بضمان نسبة (١٥٪) وأن هذا القرض لمدة عامين بفائدة ٨٪ دفع أقساطه كل ستة أشهر ... ونحن لسنا فى حاجة إلى المال فى الوقت الحالى ولأسباب خطيرة معينة نود أن ننهى هذا الموضوع على وجه السرعة »[4] . ويعلق كرابيتيه على ذلك بقوله : « ويبدو أن شيئاً ما قد حدث فقد توقفت المفاوضات ولم يقدم القرض وفشلت مساعى دوق ديكاز وأثار ذلك حفيظه وزارة الخارجية الفرنسية « Ouai d'orsay » على اسماعيل .

وكان الرأى العام الفرنسى ، قدهاجم — كما رأينا من قبل — وزارة الخارجية

---

(1) Ibid, P. 190

(2) Crabitès P. Op. Cit. p. 190.

(3) Ibid. p 191

( استقاها « كرابيتيه » من وثائق قصر عابدين ملف رقم 19/12 )

(4) Ibid.

الفرنسية اشتغلا فى مسألة بيع أسهم مصر فى القناة ، لهذا شارع ديكاز وزملائه بالاهتمام بالحصول على المورد الآخر لمصر فى قناة السويس وهى نسبة الـ ١٥٪ من صافى أرباح الشركة . وعندما أحبطت مساعيهم امتلأت قلوبهم بالحقد على اسماعيل (١) .

وفى غمار أحداث مايو ١٨٧٧ نسى دوق ديكاز المسألة ، ولكنها أثيرت مرة أخرى عند ازدياد الارتباكات المالية ، وحلول أجل تسديد الديون فى أول مايو ١٨٧٨ ، بدفع مبلغ ٢ مليون جنيه استرلينى من دين الخديوى الموحد ، ولم يكن بخزانة الدولة فى مارس سوى نصف مليون جنيه ، وأصبح من الضرورى استكمال المبلغ خلال شهر (٢) . وكان أعضاء لجنة صندوق الدين ، يساندهم فيفيان — قنصل انجلترا فى مصر — يميلون بشدة إلى تأجيل الدفع بسبب عجز المصريين (٣) .
ورأى بعض أعضاء لجنة صندوق الدين أنه لا يمكن الحصول على هذا المبلغ إلا عن طريق تحصيل الضرائب مقدماً أو أن يكون الخديوى مستعداً لبيع أو رهن نصيب مصر فى حصة أرباح شركة قناة السويس (١٥٪) ، ولكن اسماعيل لم يبد ميلا لهذا الاقتراح (٤) .

ومن غير المستبعد أن يكون دى لسبس وراء هذه الفكرة ، فقد عين دى لسبس رئيساً للجنة التحقيق الدولية بعد تشكيلها فى ٣٠ مارس ١٨٧٨ . وهى

(1) Ibid. p. 192.

(2) Ibid.

(٣) احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٥٤ .

(4) Crabitès, Op. Cit. p. 193.

اللجنة الخاصة بالتحقيق فى امكانية قيام مصر بالاستمرار فى دفع أرباح الديون (١) . .

هذا وقد أصرت الحكومة الفرنسية والدائنون الفرنسيون الذين يحصلون على الكوبونات المستحقة فى أول مايو ١٨٧٨ ، على عدم تأجيل موعد السداد ورأوا أنه لا يوجد داعى لهذا التأجيل مادام الخديوى لا يزال يحتفظ فى حوزته بنصيب فى أرباح شركة قناة السويس والتى يمكن بضمانها اقتراض مليونى جنيه استرلينى . واستغلوا هذه الفرصة لكى يجبروا الخديوى على تحويل هذه الصفقة لحسابهم .

فقد تبنى « دى ميشيل » — قنصل فرنسا فى مصر — وجهة نظر الدائنين ، وأصم أذنيه فى الوقت نفسه عن مطالب الخديوى وبؤس الشعب المصرى . وطلبت وزارة الخارجية الفرنسية من « سالسبورى » — وزير خارجية بريطانيا — فى ١٦ ابريل ١٨٧٨ ، وعن طريق سفيرها فى لندن ، أن تتعاون معها فى الضغط على الخديوى اسماعيل لدفع الديون ، وبناء على ذلك أرسلت الحكومة البريطانية إلى فيفيان بتعليمات مشابهة لتلك التعليمات التى أرسلت إلى دى ميشيل للتنسيق مع زميله فى هذه المسألة (٢) .

ويعزى اللورد كرومر هذا التعاون الانجليزى — الفرنسى إلى ظروف مؤتمر برلين الذى كان على وشك الإنعقاد وكان من الضرورى فى هذا الوقت عدم إغضاب

---

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٥٩ ، ٦١ ، راشد البراوى — التطور الإقتصادى فى مصر فى العصر الحديث — النهضة القاهرة : ١٩٤٨ . ص ١٣٢ .

(2) Cromer, Modern Egypt. Vol. 1. p. 37.

فرنسا (١) . وإنتهزت الحكومة الفرنسية هذه الفرصة واتجهت أنظارها لحصة الخديوى فى أرباح شركة قناة السويس حتى تتساوى المصالح الفرنسية بالانجليزية فى قناة السويس بعد أن أصابتها بإرتباك بعد صفقة الأسهم التى حصل عليها دزرايلى (٢) .

ويرى « كرابيتيه » أن الحكومة الفرنسية استغلت حصول انجلترا على قبرص ١٨٧٨ للضغط عليها للحصول على حصة ١٥٪ لصالحها وأن انجلترا قد وافقت على ذلك حتى لا تغضب فرنسا (٣) .

وهكذا نجد دى لسبس والحكومة الفرنسية يعملان بشتى الوسائل ، منتهزين نهم الخديوى اسماعيل للمال وحاجته الماسة إلى القروض ، فراحا يغريانه ويقنصا له الشراك حتى وافق الخديوى على رهن نسبة أرباح مصر فى شركة قناة السويس إلى نقابة الماليين فى باريس نظير اقراضه مبلغ ١٠٥ مليون فرنك ، وكان دى لسبس قد عمل على تكوين هذه النقابة لتقوم بعقد هذه الصفقة (٤) وتم ذلك الرهن للحصة خلال عام ١٨٧٦ (٥) .

وعندما عجزت الحكومة المصرية عن الوفاء بالدين ، عقد مجلس الوزراء

---

(1) Ibid.

(2) Crabites, P. Op. Cit. p. 195.

(3) Ibid. p. 202.

(٤) عبد العزيز الشناوى ، ما تكلفته مصر فى انشاء قناة السويس ـ بحث منشور بالمجلة التاريخية المصرية المجلد السادس سنة ١٩٥٧ ص ١٥٤ .

(٥) راشد البراوى ـ التطور الاقتصادى فى مصر فى العصر الحديث . مكتبة النهضة . القاهرة . الطبعة الثالثة ١٩٤٨ . ص ١٣٢ وعبد العزيز الشناوى ـ وثائق ونصوص التاريخ الحديث ص ٦٤٠ ـ ٦٤٣ .

المصرى جلسة غير عادية فى ١٤ يناير ١٨٨٠ برئاسة رياض باشا وحضرها السير « إيفلينج بارنج » المراقب المالى (لورد كرومر فيما بعد) (١) .

أما المراقب الفرنسى فكان متغيباً فى باريس فحضر نيابة عنه Liron d'Airoles وخصصت هذه الجلسة لمناقشة بيع الحصة وانتهت بموافقة مجلس الوزراء على بيعها إلى البنك العقارى الفرنسى(٢) .

ويبدو أن المديران الجديدان (إيفلنج بارنج وبلينير) قد رتبا مسألة بيع آخر نصيب لمصر فى شركة قناة السويس (١٥ ٪) ، ومن العجيب أن بارنج لم يشر لمسألة بيع نصيب مصر فى صافى أرباح الشركة (٣) .

وهكذا إشترى « البنك العقارى الفرنسى » حصة مصر فى أرباح شركة قناة السويس فى ٢١ مارس ١٨٨٠ مقابل مبلغ ٢٢ مليون فرنك ( ٨٨ ألف جنيه) (٤)

---

(١) يذكر بلنت Blunt ان سير « ايفلينج بارنج - كرومر فيما بعد - كان من اسرة تمارس اعمال المصارف باسم : Baring Brothers وكان من اصل هولندى ، ويقال بوجه عام انه من عنصر يهودى . ومن ثم فهو قد انتمى من بداية حياته الى صميم طبقة الماليين العليا فى أوربا . راجع :

— Moorehead, Alan, The White Nile London. 1963. p. 197.

(٢) عبد العزيز الشناوى ، ما تكلفته مصر فى انشاء قناة السويس ص ١٠٤ ، عبد الرحمن الرافعى - الثورة العرابية والإحتلال الانجليزى ص ٤٣ ، احمد صادق موسى : تاريخ الدين المصرى العام ص ١٣٨ ، احمد الحتة - تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن ١٩ ص ٣٨٨ .

(3) Zayed, M., Egypt's struggle for independence. Beirut. 1956. p. 20.

(٤) راجع نص عقد البيع الموقع بين الحكومة المصرية والشركة المذكورة - الشناوى ، وثائق ونصوص مرجع سبق ذكره ص ٤٠٦ - ٤٢٦ .

ولم تأخذ مصر هذا المبلغ ولكنه دفع رأساً للرابـــين الأجانب ضمن أقساط ديونهم . وأسس هذا البنك مع من يدعى « هاردى Hardy » الانجليزى شركة إسمها :

« الشركة المدنية لاستيفاء نسبة الـ ١٥ ٪ من أرباح قناة السويس الخاصة بالحكومة المصرية » (١) .

وتأسست هذه الشركة وأصدرت ٨٤٥٠٧ حصة برأسمال قدره ٢٢٫٠٤٠٫٠٠٠ فرنك ومدتها هى نفس مدة امتياز الشركة والذى ينتهى فى ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ . ومهمتها تحصيل نسبة ١٥ ٪ من صافى ايراد القناة وتوزيع هذا الربح الصافى على مساهمى الشركة المدنية . والشركة فرنسية الجنس ، ومقرها باريس ومحلها المختار « بنك الخصم الباريسى الوطنى » الذى ينوب عنها فى علاقاتها بشركة قناة السويس . وأودعت لديه الوثيقة الأصلية بتنازل الحكومة المصرية عن الحصة المذكورة (٢) .

وإذا تابعنا قيمة حصة مصر فى أرباح القناة خلال السنوات من ١٨٧٥ — ١٨٨٠ ، نجد ازدياد معدلها السنوى كما يتضح من الجدول التالى :

| السنة | قيمة نصيب مصر فى أرباح الشركة ١٥ ٪ |
|---|---|
| ١٨٧٥ | ١٥٩٫٢٥٦ فرنك ذهبى |
| ١٨٧٦ | ٣٠٠٫٤٢٧ فرنك ذهبى |
| ١٨٧٧ | ٦٧٥٫٠١٢ فرنك ذهبى |
| ١٨٧٨ | ٥٤٤٫٠٦٦ فرنك ذهبى |
| ١٨٧٩ | ٤١١٫٧٣٢ فرنك ذهبى |
| ١٨٨٠ | ١٫٨٤٩٫٥٢١ فرنك ذهبى (٣) |

---

(1) Funck - Brentano, Christian, Compagnie Universelle du Canal de Suez Paris 1947; p. 240.

(2) Ibid.

(3) Crabitès, Op, Cit. p. 200.

وكان هذا من دوافع تصميم فرنسا على حصولها على هذه الحصة لصالحها .

وهكذا أسدل الستار على المصدر الثانى الدسم من أرباح شركة قناة السويس وخرجت مصر خاوية اليدين . وفقدت كل ميزة مادية تربطها بقناة السويس . فالخديوى اسماعيل قد سلم لانجلترا ٤٤ ٪ من أسهم قناة السويس لبريطانيا عام ١٨٧٥ . ولم تمر خمس سنوات حتى سلم الإبن ( توفيق باشا ) لفرنسا حصة مصر فى صافى أرباح قناة السويس عام ١٨٨٠ . ويقدر المؤرخ الايطالى انجلو ساماركو مجموع ما حصلت عليه انجلترا من صفقة الأسهم فى الفتره من ١٨٧٦ — ١٩٣٢ مبلغ ٤٣٫٢٠٦٫٦٨٣ جنيهاً استرلينياً أما البنك العقارى الفرنسى فقد حصل من حصة الـ ١٥ ٪ عن نفس المدة ١٫٢٢٢٫٠٠٠٫٠٠٠ فرنكا (١) .

كما إنتقد ساماركو تصرف الحكومة الفرنسية بقوله « إذا كانت الظروف قد قضت بحرمان الخديوى اسماعيل من الانتفاع بمزايا المشروع ، الذى من أجله تحملت مصر أعظم التضحيات ثم فقدت كل حق لها فيه ، حتى حقها فى الرقابة عليه ، فإن مصر إن عاجلا أو آجلا سوف تثأر لنفسها ، وسيتأتى لها يوماً ما أن تحصل على حقها فى المكاسب ، ولسوف تستمد سندها للحصول على حقها من تلك التضحيات التى بذلتها فى سبيل تنفيذ مشروع قناة السويس وذلك هو حكم التاريخ » (٢) .

وقد تحققت نبؤة « ساماركو » عندما أممت مصر قناتها فى يوليو عام ١٩٥٦ .

---

(1) Sammarco, Op. Cit., pp. 351 — 2.

(2) Ibid. p. 352.

# الفصل الثالث

## النتائج الدولية المترتبة على بيع

### أسهم مصر فى شركة قناة السويس

— أصداء الصفقة داخل بريطانيا :

موقف الملكة — الصحف — الشعب البريطانى — حزب المعارضة — الصفقة فى مناقشات البرلمان البريطانى .

— نتائج الصفقة بالنسبة لبريطانيا :

بعثة ستوكس واتفاقية ٣ ، ٢١ فبراير ١٨٧٦ .

ازدياد النفوذ البريطانى فى مصر .

— صدى الصفقة فى أوربا :

المانيا — فرنسا — روسيا — بلجيكا — ايطاليا — النمسا هولندا .

— موقف الباب العالى من الصفقة .

— سياسة دى لسبس بعد الصفقة .

— أثر الصفقة على مصر : ماليا وسياسيا .

كان لصفقة الأسهم صدى دولى واسع النطاق ، ونتائج عميقة الأثر بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط بصفة عامة ومصر وقناة السويس بصفة خاصة . وفى إنجلترا كان للصفقة أصداء مختلفة على الصعيدين الرسمى والشعبى . وكانت هناك أصوات — فى داخل انجلترا — تدين الصفقة ، ولكنها كانت ضئيلة بالمقارنة بالتيار العام الذى رحب بها واستقبلها بحماس شديد ، فكانت هذه الصفقة كما وصفها « هالبرج » « دليل على المهارة والجرأة والسرعة والسرية فى نفس الوقت ، فقد أدهش دزريلى العالم ، الذى لم يكن متعوداً على إجراء صفقات بالملايين بهذه الكيفية . فكانت بمثابة تدعيم للامبراطورية والمصالح البريطانية فى حوض البحر المتوسط لكى يظل الطريق البحرى للهند مفتوحا » (١) هذا وقد سرت الملكة فيكتوريا بالصفقة سروراً عظيما وبالأخص تأثيرها على بسمارك ، الذى أعلن قبل أيام فى عجرفة : « أن انجلترا لم تعد قوة سياسية » فبسبب موقف انجلترا السلبى فى عهد جلادستون ، وهزيمة فرنسا ، إعتاد المستشار الألمانى أن يمثل دور السيد فى أوربا . إلا أن انجلترا عادت مع دزريلى من جديد إلى سياسة خارجية نشطة وأصبحت رغباتها جديرة بالاحترام . ففى عام ١٨٧٥ رأينا كيف ساندت انجلترا فرنسا فى أزمتها مع ألمانيا (٢) . وصادفت عودة انجلترا للاهتمام بشئون القارة الاوربية نجاحاً وسرت الملكة سرورا عظيماً ، فهى تشعر أنها قوية جدا إذا كان دزريلى على رأس الحكومة (٣) . وكانت الملكة على حق عندما قالت : « إن إعلان نبأ الصفقة سيكون له صدى شعبى فى انجلترا » (٤) .

---

(1) Hallberg., Op. Cit. p: 249.

(٢) راجع الفصل الأول من الباب الثالث .

(3) André Maurois, Op. Cit. p. 279.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 251.

وأثارت الصفقة الصحف البريطانية ، فقد نقلت جريدة « التيمز » — لسان حال رجال الأعمال بلندن — الخبر إلى الرأى العام البريطانى فى يوم ٢٦ نوفمبر بقولها : « ان الجمهور فى هذا البلد وغيره سينظر إلى هذا العمل الخطير الذى قامت به الحكومة الانجليزية من نواحيه السياسية لا التجارية . سيعده مظاهرة وشيئاً أكثر من مظاهرة ، سيعده إعلاناً لنياتنا وشروعاً فى العمل على تحقيقها . إن من المستحيل أن نفكر فى شراء أسهم قناة السويس منفصلا عن علاقة انجلترا المستقبلة بمصر ، أو أن نفكر فى مصير مصر منفصلا عما يحوم حول الدولة العثمانية من المخاوف . . . فإذا أدت القلاقل أو الاعتداء الخارجى أو فساد الادارة الداخلية إلى انهيار الدولة العثمانية ماليا أو سياسياً فقد نضطر إلى أن نحتاط للمحافظة على سلامة ذلك الجزء من أملاك السلطان الذى تربطنا به علاقة قوية » (١) .

وفى اليوم التالى ٢٧ نوفمبر ١٨٧٥ أشارت نفس الصحيفة إلى موضوع الصفقة فذكرت : « . . . . لا شك أننا حصلنا على مصالح فى مصر وإدارتها . وأن هذا العمل سيلزم « حكومة جلالة الملكة » بمواصلة الاهتمام بمصر . فلقد اشترينا نصف أسهم قناة السويس تقريبا وبذلك نصبح أكبر الملاك . ولسنا فى حاجة إلى القول بأن الآخرين سينظرون إلينا لكى نباشر إدارة هذه الملكية . وتدعيم هذه العلاقات الوطيدة مع الحكومة المحلية ومع الدول الأخرى فى العالم . وعلينا الآن مسئولية أمن ورخاء مصر » (٢) .

وجاء فى نفس الصحيفة مقالا آخر يهاجم الصفقة على أساس أنها تمت بدون

(١) تيودور وتشتين ، المسألة المصرية ص ٩ .

(2) Hallberg., Op. Cit. p. 250; Cf. Marlowe, Op. Cit. pp. 304 — 305.

موافقة البرلمان أو الرأى العام البريطانى وان هذا العمل « سيجر البلاد إلى مرحلة جديدة فى السياسة الشرقية » (١) . وعلقت جريدة التيمز يوم ٢٧ يناير ١٨٧٦ فى مقالة أخرى بقولها : علينا بعد حصولنا على الأسهم المطالبة بحقنا السياسى، وهو الحق الذى يمنع أى تغيير فى العلاقات مع الامبراطورية العثمانية ومع الدول الأخرى . وبشكل عام أى تصرف قد يضر مصالحنا فى القناة أو بحريتنا المرور إلى الهند » (٢) .

أما بالنسبة لفئات الشعب البريطانى فكانت صفقة الأسهم بالنسبة للمتشائم « شعاع من الضوء » وبالنسبة للمتحرر فكريا « Speculator » يمثل فى نظره نهضة لمصر، وللتجار وملاك السفن يمثل تخفيض لرسوم المرور وارتفاع لأجور الشحن ، وللسياسى كانت سبقاً وحركة طليعية : « It floated the vanguard » وبالنسبة للوطنى كانت بمثابة انتصار سلمى . وهكذا جاء الخبر لكل واحد فى البلاد بإحساس السعادة والأمل واستقبل فى كل مكان بالترحيب (٣) .

ويذكر « شارل ليساج » أن الصفقة أثلجت صدر الشعب البريطانى الذى فهم أنها بمثابة انتصار على منافس كبير ( يقصد فرنسا ) وأنه بعد قليل ستهيمن انجلترا على شركة قناة السويس وستصبح مستقبلا لها السيادة على وادى النيل بل كل مصر (٤) .

---

(1) Ibid., p. 250.

(2) Ibid., p. 251.

(3) Ibid.

(4) Lessage, Op. Cit. pp. 143 —144.

فشراء الحكومة البريطانية للأسهم كان بمثابة حادثة توضح المصالح البريطانية المتزايدة فى مصر . وبدأت تلك المصالح عندما حصلت انجلترا على الهند فى حرب السنوات السبع ( ١٧٥٦ — ١٧٦٣ ) وازدادت بافتتاح القناة للملاحة وبلغت الذروة باحتلال انجلترا لمصر ( ١٨٨٢ ) (١). وأصبح المبدأ الذى كرره رجال السياسة الانجليز خلال القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين ، ان قيام أى دولة باحتلال مصر سيكون ظرفاً حاسماً بالنسبة لمصالح هذا البلد ( أى انجلترا ) ، (٢) .

ومن المحتمل أن تكون الهواجس الفكتورية بامتلاك الأسهم جعلت الرأى العام البريطانى يبالغ فى أهمية تحويل ملكية الأسهم ، كعامل فى تحويل إدارة القناة لانجلترا ، ولمنع هذه الادارة من أن تقع فى أيدى أخرى من أجل قوة بريطانيا البحرية . وبناء على استراتيجية بريطانيا فى القرن التاسع عشر فإن نظرتها الاستراتيجية بالنسبة للسيطرة على القناة يمكن تأمينها إما بحياد مصر الفعلى ، أو بالاحتلال الانجليزى لمصر . ولقد لجأت بريطانيا إلى الاحتلال العسكرى ودعمته وذلك عندما وجدت أن السياسة البديلة وهى «تحييد مصر» والتى انتهجتها منذ طرد فرنسا من مصر فى مطلع القرن التاسع عشر، لم تعد فعالة وأن الملكية المالية للقناة فى الواقع منفصلة « irrelevant » عن فكرة السيطرة الاستراتيجية (٣) .

وكانت «صفقة دزريلى الممتازة» — كما وصفها ماريوت Marriot — دفعة جديدة

---

(1) Marlowe., Op. Cit. p. 307.

(2) Ibid, p. 307.

(3) Ibid.

السياسة الانجليزية جعلتها تفتح عينيها على هذه المنطقة (١) .

وعارض جلادستون - زعيم حزب الاحرار - الصفقة ، ووصف هذا العمل بالتسرع الذى لم يكن له ما يبرره ، علاوة على أنه لم يحصل على موافقة البرلمان ، وأنه محفوف بالمخاطر التى قد تؤدى الى متاعب دولية فى المستقبل . ويضع على كاهل انجلترا مسئولية حربية جديدة بل عبئاً وصفه بأنه شر(٢).

أما جرانفيل فقد رأى فى عملية شراء الأسهم نوعاً من الحماقة ليست سابقة . فالحكومة لا يمكن أن تكون شريكاً فى مؤسسة خاصة ولا تستطيع أن تفرض رقابتها عليها لو سارت الأمور بشكلها العادى . ولاشك أن دى لسبس وروتشيلد قد دفعا الحكومة بشدة للاحساس بأهمية أسهم قناة السويس عن طريق تهديدهم بأن رجال المال الفرنسيين سيقومون بشراء الأسهم . وتساءل جرانفيل عما إذا كان هذا العمل سيثير المصاعب الدولية . (٣)

أما لورد لانسدون « Lansdoune » فقد اعتبر الصفقة تدخلا فى السياسة الشرقية (٤).

وكتب هاموند ( Hammond ) إلى لايارد يعرب له عن دهشته من تصرف الحكومة : « نحن نقف كأمة فى وضع عجيب ملتزمين بنصوص عقد الإمتياز التى صدق عليها الباب العالى من جهة ، وإلى خبث الخديوى :

---

(1) Marriot, J.A.R., The Eastern question. Oxford 1934. p. 337.

(2) Wilson., Op. Cit. p. 51.

(3) Granville to Gladston, 28.11.1875, Ibid. p. 52.

(4) Lord lansdoune to Granville., 28.11.1875, Ibid.

« roguery of the khedive » من جهة أخرى . وكنا مطالبين أن نقف موقف الحياد بينهما »(١) .

ومن بين المعارضين أيضاً للصفقة « لورد هارتنجون » (Hartington) ، أحد أقطاب حزب الأحرار(٢) .

أما جون برايت « John Bright » (٣) . فقد أعتبر الصفقة بمثابة ضربة قاضية على إستقلال الإمبراطورية العثمانية وسيادتها ، وأيد وجهة نظر لورد دربى ، وإقترح دعوة الدول للمشاركة فى وضع يدها على القناة ومراقبتها وحراستها . وبذلك تأمن إنجلترا العداء وتأمن مصالحها فى القناة(٤) .

وتوضح مناقشات مجلس العموم واللوردات البريطانى لصفقة الأسهم للسياسة البريطانية تجاه قناة السويس فقد جرت مناقشات ساخنة فى المجلس خلال ٨ ، ١٤ ، ٢١ فبراير ١٨٧٦ . هذا وعندما تمت أحداث الصفقة (١٦-٢٥ نوفمبر ١٨٧٥) لم يكن البرلمان البريطانى فى دورة إنعقاده .

عقد البرلمان البريطانى أولى جلساته يوم ٨ فبراير ١٨٧٦(٥) . وقد افتتحه

---

(1) Hammond to Layard., 30.11.1875, Ibid. p. 53.

(2) Hartington to Gladstone, 11.12.1875; Ibid.

(٣) جون برايت أحد اقطاب حزب الاحرار البريطانى .

(4) John Bright to Granville, 5.1 1876. Ibid.

(٥) تم نشر مناقشات مجلس العموم البريطانى و مجلس اللوردات بالتفصيل عن احداث صفقة بيع أسهم قناة السويس بجريدة شركة قناة السويس فى اعدادها ارقام ١٤٩ ، ١٥١ ، ١٥٢ ، ١٥٣ . باللغة الفرنسية .

الملكة قائلة : « لقد وافقت على الشراء ، أملا على موافقتكم وتصديقكم على هذه الأسهم التى تخص الخديوى فى قناة السويس ومعتمدة وكلى ثقة فى مساعدتكم لى لإتمام هذه الصفقة التى تعتمد عليها مصالح الشعب بعمق » (١).

وتناول مجلس اللوردات صفقة الأسهم بالمناقشة فى جلسة ٨ فبراير ١٨٧٥ فتحدث لورد أبردين « Aberdeen » معبراً عن رأيه بقوله : « إن الحكومة البريطانية قد تصرفت بنشاط وبسرعة . وأن البرلمان سيوافق على الإجراء الذى اتخذته الحكومة وأنه إذا لم تكن الحكومة البريطانية قد سارعت بالشراء ، لوجد الخديوى مشترين آخرين »(٢).

وتحدث « لورد جرانفيل » فأشار الى الموافقة العامة التى صاحبت إعلان نبأ شراء إنجلترا للأسهم . وذكّرهم بمعارضة « بالمرستون » للمشروع ، والتى كانت من نتيجتها إبعاد رأس المال البريطانى عنه ، وأدت بطريقة عكسية الى إثارة رأس المال الفرنسى . وأن الشعب الفرنسى أدى بهذا خدمة لإنجلترا . وأن الحكومة البريطانية لم تتوقف عن التفكير فى قناة السويس للمساهمة فيها . وأنه قد حدثت مفاوضات فى فترة سابقة بين دى لسبس وأحد أعضاء الحكومة البريطانية وفشل

---

(1) «I have agreed to purchase, subject to your sanction the shares which belonged to the Khedive of Egypt in the Suez Canal, and rely with confidence on your enabling me to complete a transaction in which the public interests are deeply involved.»

— Bulletin Décadaire, No. 149, 12.2.1876. pp. 1-2.

(2) Bulletin Decadaire, No. 151, 2.3.1876, ٢.

مفاوضات دى لسبس . وطلب جرانفيل أن يكون موقف الحكومة البريطانية خاصاً وصريحاً . كما طلب معرفة ما إذا كان شراء الاسهم عمل سياسى ، أم هو وسيلة للحصول على نفوذ مؤثر في إدارة قناة السويس ؟ ثم تساءل جرانفيل ، على أى شىء يعتمد مالك الاسهم المحرومة من الارباح طيلة تسعة عشر عاماً لضمان حرية الطريق للهند ؟ وأبدى شعوره بالاسى لان البرلمان لم يدع قبل إتمام الصفقة(١) .

بعد ذلك تحدث لورد دربى - وزير الخارجية - فأوضح أهمية قناة السويس التى تم تنفيذها كلية برؤوس أموال أجنبية وذكر : « أنه لايريد اتهام لورد بالمرستون ، ولكنه يقرر أن القناة قد تمت ، على الرغم من معارضة انجلترا ، وأن الخديوى أراد بيع أسهمه ، وحيث أن القناة هى الطريق الرئيسى للهند ، وأن أربعة أخماس السفن العابرة للقناة انجليزية ، فقد رأينا ضرورة حصولنا على نفوذ. ولذا لم نترك الفرصة تفوت منا ولقدتم الشراء بطريقة شاذة لان البرلمان لم يكن منعقداً وكانت مسئولية الوزارة كاملة . وإننا فى حاجة الى ضمان مرورنا عبر مصر، وعدم وجود أى نفوذ أجنبى على هذا الممر. وأن مصالحنا فى الشرق أكبر من مصالح أى دولة أخرى ، لذا نرغب فى تدعيم حرية المرور عبر هذا الطريق الجديد » ورد دربى على النقطة التى أثارها جرانفل والخاصة بالمفاوضات التى تمت فى مصر مع أحد أعضاء الحكومة الوصول الى تسوية لبعض المشاكل التى قامت بين الشركة وعملاء القناة الملاحية ، وأيضاً بهدف الوصول الى طريقة لإدخال العنصر الإنجليزى فى ادارة الشركة ، فقال: « إنه لايوجد سر فيما يتعلق بما قمنا به ، وأننا قد اغتنمنا فرصة عرضت لنا ، ومن جهة أخرى بعد أن تهدأ

---

(1) Ibid.

انفعالات الدهشة ، فلا أظن أنه يوجد فى أى جزء من العالم إحساس بالشك ضد سياستنا فى هذا الصدد (١) .

وفى نفس الوقت قام مجلس العموم البريطانى بمناقشة الصفقة ففى جلسة يوم ٨ فبراير ١٨٧٦ تحدث العضو « Ridley » مثنياً على شجاعة دى لسبس وعلى عمله بعد أن صمم على اتمامه الى أن تم فتح الطريق الذى ربط الشرق بالغرب، ورغم عدم مساهمة انجلترا مالياً فى المشروع، فقد تم وتأكد لها بعد الافتتاح أن هذا الممر الملاحى ضرورى لوحدتها السياسيه بدرجة لا تقل عن وحدتها التجارية . وأشار العضو الى المناقشات الخاصة بمشكلة الحمولة وبناء عليه فان شراء أسهم الخديوى فى قناة السويس يجب أن تقابل بالموافقة الإجماعية . ووصف ريدلى عملية الشراء « بانها عمل سياسى قومى » ، رفع وصان كرمة الامبراطورية البريطانيه » (٢) .

وأكد العضو « Mulholland » ضرورة حرية القناة . وأن الحكومه البريطانية قد أكدت حرية القناة بشرائها لاسهم الخديوى فى قناة السويس . ووصف عملية الشراء بأنها عمل حرج وليس له سابقة ، ولكن الحكومه وافقت على هذا الاجراء من أجل حفظ مستقبل الهند ، هـذا الجزء الحيوى للامبراطورية » (٣) .

أما الماركيز هارتنجتون « Hartington » فبعد أن مدح عملية الشراء وأهميتها لانجلترا ، رأى أنه كان من الأفضل دعوة البرلمان للانعقاد لمثل هذا العمل

(1) Ibid.; p. 2.
(2) Ibid.
(3) Ibid.

الخطير ولتجنب الأفكار الخاطئة والمبالغات المؤسفة الكثيرة التي انتشرت في انجلترا وأوربا . وطلب أن توضح الحكومة للمجلس بالتحديد الطريقة التي وصلت بها الحكومة لغرضها . وطريقة تأمين القناة وقت السلم والحرب . وأنه لا يعتقد أن عملية شراء الأسهم قد ضمنت الأمن للقناة في وقت الحرب . وتساءل عن النفوذ الذي حصلت عليه الحكومة في ادارة القناة . كما ذكر أن نفوذ انجلترا ، داخل الجمعيه العموميه لحملة أسهم قناة السويس محدود لأن الأسهم التي اشترتها انجلترا محرومه من الأرباح طيلة التسعة عشر عاما القادمة ، وبالتالي فإن هذه الأسهم ليس لها نفوذ مباشر أو غير مباشر في جلسات المساهمين ، وعلى ذلك فان هذه الأسهم لن تفيد بريطانيا في جلسات الجمعية العموميه لحملة الأسهم(١) .

ثم تكلم دزرائيلي بعد ذلك في الجلسة ، فسرد الأحداث المختلفة التي سبقت قرارات مؤتمر الإستانة الدولي للحمولة ١٨٧٣ ، وهذه التي أعقبت المؤتمر والتي كان من نتائجها فرض هذه القرارات بالقوة المسلحة على شركة قناة السويس بإرسال عشرة آلاف فرد مسلح إلى مسرح الأحداث(٢) .

وذكر « كيف أن دي لسبس قد نفذ الأمر ، واتخذ بعد ذلك موقفاً عدائياً إتسم بالاحتجاج المستمر على الباب العالي للخسارة التي سببتها رسوم المرور الجديدة ، وقال إنه يقع على عاتق الحكومة البريطانية منذ ذلك الوقت مسئولية البحث عن حل بكل الوسائل مع شركة قناة السويس . فالموضوع ليس صراع بين الحق المجرد والقوة الغاشمة ، فالعالم لا يحكم بهذه الطريقة ، وإنما يحكم بالتفاهم والتحكيم

(1) Ibid. pp. 2 — 3.

(٢) راجع الفصل الثاني ـ الباب الثاني « الخاص برسوم المرور » .

وبالنفوذ ، واختلاف المصالح والاعتراف بحقوق الآخرين ، وعن طريق الرأى العام الناتج عن التفاهم الحسن » كما ذكر دزريلى أن الوقت لم يحن بعد لعرض تفاصيل المفاوضات الخاصة بالصفقة . وذكر أنه إلى أن يتم التوصل إلى رأى فى هذا الموضوع فانه يجد الفرصة سانحة لرؤية المصالح الانجليزية تمثل بشكل مرضى داخل إدارة الشركة » (١) .

وتابع مجلس العموم البريطانى جلساته لمناقشة الصفقة فعقد جلسة بتاريخ ١٤ فبراير ١٨٧٦ تحدث فيها وزير الخزانة « نورثكوت » بإسهاب ، فطلب فى بداية الجلسة اعتماد مبلغ ٠٠ ر٠٨٠ر٤ جنيه استرلينى قيمة شراء أسهم الخديوى فى قناة السويس بما فيه عمولة روتشيلد ومصاريف الشراء . وبعد أن برر السبب فى عدم دعوة البرلمان بصفة عاجلة ، سرد أهمية قناة السويس وخطوات إتمامها والموقف البريطانى منها ، والشك الذى انتاب الفكر البريطانى إزاء تحقيق المشروع وفائدته لإنجلترا والمشاكل السياسية التى ستثيرها القناة لإنجلترا ، وبين نورثكوت كيف إمتنع كل من البرلمان والحكومة عن مساندة مشروع قناة السويس من بدايته ، بل وإعاقته وعدم إتمامه ، إلا أن القناة تمت وثبتت فائدتها لإنجلترا على الرغم من العقبات والمشاكل السياسية التى أثيرت ضد المشروع (٢) ، ثم قدم للمجلس تقريراً عن حركة الملاحة بالقناة منذ افتتاحها موضحاً بها حركة ملاحة السفن البريطانية ، والفائدة التى عادت على التجارة

---

(1) « Il ya toute chance de voir les intérêts anglais suffisament réprésentés dans l'administration de la compagnie.» Bulletin Décadaire, Ibid. p. 3.

(2) Ibid.

البريطانية وخطورة هذا الممر الملاحى لبريطانيا ، ثم برر شراء الأسهم بقوله : « إذا لم نقم بشراء هذه الأسهم فان الآخرين كانوا سيقومون بشرائها »(١) وهى حجة ترددت كثيراً على لسان المؤيدين للصفقة . ورد نورثكوت على إنتقاد أحد الأعضاء بأن الأسهم التى اشترتها الحكومة ان تعطيها أرباحا ولن تحصل سوى على عشرة أصوات فى الجمعية العمومية لحملة الاسهم ، مؤكداً بأن الحكومة ان تترك هذه المسألة بدون حل(٢) .

وأضاف بأن الحكومة ليس لديها النية فى جعل القناة أداة سياسية تخدم أغراضها ورغباتنا ولكنها ترغب فى ألا ترى هذه الآلة السياسية تدار ضدها (٣) . وردة على موضوع عدم أهمية شراء الأسهم بالنسبة للقناة فى وقت الحرب ، عنه فى وقت السلم . فرد بقوله : « أنه يعتبر شراء الأسهم وسيلة لمنع المشاكل وصون السلام » ثم شرح الجوانب العالمية للصفقة ، والاتصالات التى تمت بين الكولونيل ستوكس Stokes ممثلا للحكومة البريطانية ودى لسبس ممثلا للشركة ، لدراسة المسائل المتعلقة برسوم المرور والحمولة لوضع حد لها وإرساء قواعد بشأنها ، والتى كانت سبباً لكثير من الإضطرابات ، وأدت المباحثات إلى قبول دخول ثلاثة أعضاء انجليز فى مجلس إدارة شركة قناة السويس(٤) . وأنهـــى وزير

(1) Ibid. No: 152, 12.3.1876. p. 2.

(٢) كانت تجرى مفاوضات آنذاك بين دى لسبس وستوكس بهذا الشان .

(3) « Nous n'avions pas l'intention de faire du Canal une machine politique servant nous propres desseins, mais nous etions très désirioux de ne pas voir cette machine politique dirigée un jour contre nous ». Ibid.

(4) Stokes to Derby, Cairo 23.2.1876. Parl P. Egypt No. 9 (1876).

الخزانة كلمته بقوله : «إن شراء هذه الأسهم ، كما نعتقد فى مصلحة انجلترا ومصلحة مصر ومصلحة الشركة التى أصبحنا شركاءها ، وإننا لنشعر بالود نحو هذه الشركة العظيمة ونحو مؤسسها ومتبنيها ، ولدينا الرغبة فى المساهمة فى هذا المشروع الخطير ، وإنى أعتقد أن انجلترا قد إرتكبت خطأ كبيرا فى عدم الاعتقاد بقيمة المشروع فى أول الأمر. وآمل ألا نكون قد تأخرنا كثيرا فى هذا المشروع الآن بعد أن نضج وأثمر . وسيقدر أن يكون هذا المشروع ملكا للبشرية جمعاء على مدى الدهر . وإنه من دواعى الاغتباط الكبير أن نرى انجلترا وقـــد قامت بهمتها فى تأمين مستقبل ذلك المشروع العظيم »(١).

ولقد لعب هذا الاطراء دوره فى التأثير على دى لسبس ؛ فلهـــذه أول مرة على المستوى الرسمى يجد المديح وكان هذا بداية عصر جـديد لدى لسبس والشركته .

ثم تحدث جلادستون فى المجلس فأثار الانتقادات الشديدة للحكومة وطلب منها أن تضع أمام المجلس المستندات الرسمية الخاصة بالصفقة حتى يكون على علم بها . وكان من رأية أن هذا الموضوع لايجب معالجته من وجهة نظر الأحزاب السياسية ولكن يجب أن يطرح للبحث أمام العالم . فأوربا لها أيضاً مصالح فى هذا الموضوع كبيرة كمصالح انجلترا . وأن أى ضعف فى الرأى أو الحجة ستكون مثار نقد خطير لانجلترا . كما إنتقد جلادستون قيام المجلس بالتصويت على المشروع دون أن تضع الحكومة فى « مكتب المجلس » المستندات الرسمية(٢). ورد عليه وزير الخزانة بأن المطبعة فى سبيلها لطبع بيان بحالة

(1) Bulletin Décadaire, op. cit. p. 2.

(٢) تم نشر بعض الوثائق الخاصة بانباء الصفقة ـ المراســلات الدبلوماسية ـ فى مضابط البرلمان البريطانى ، والتى استقيت منها مادة هذا الباب راجع :
Parl. P. Egypt No 1 (1876).

الشركة وسيوزع على الأعضاء . ثم طلب دزريلى تأجيل جلسة المجلس إلى يوم ٢١ فبراير(١) .

وفى جلسة يوم ٢١ فبراير ، وهى الجلسة الختامية فى المجلس ، تحدث العضو Lowe وزير المالية السابق — فناقش الجانب المالى الذى قام به بيت آل روتشيلد لحساب الحكومة الانجليزية . ورأى أن للصفقة لها ثلاثة جوانب : جانب سياسى ومالى كما أنه وسيلة للحصول على نفوذ فى إدارة القناة . وأشار الى إستقبال الصحافة والرأى العام الإنجليزى للخبر على أساس أنه فتح جديد للسياسة الانجليزية الجريئة بعد خمود طال فترة من الوقت . واعتقد أن الحكومة ستنشىء محمية لها فى مصر ، على الرغم من إنكار الحكومة لهذه الفكرة(٢) . كذلك تعرض « لوى » فى كلمته لبعثة كيف « Cave » إلى مصر . فذكر أن الحكومة البريطانية لم يكن لديها المعلومات الكافيه عندما اتخذت قرارها بشراء أسهم الخديوى . ورأى أن شراء انجلترا للأسهم كان الهدف منه الحصول على عدد من الأصوات متناسباً مع كمية الأسهم . ولكن وزير الخزانة اعترض عليه وأكد له خطأ اعتقادة(٣) .

(1) Bulletin Décadaire; Op. Cit. p. 3.

(2) « On crut que le gouvernement allait ét:blir un protectorait en Egypte. Le gouvernement à répudié cette idée, et cela acausé un grand désappointement». Ibid.

(٤) المادة ٥١ من قانون الشركة تحدد إكبر نسبة للأصوات فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم بعشرة اصوات فقطمهما كان عدد الأسهم التى يمتلكها العضو . راجع :

— Roux, Ch. Op. Cit. T. 1, pp. 461 - 462, 362 – 363.

وجدير بالذكر أن « لوى » كان قد رشحه دربى للبعثة الخاصة بدراسة حالة مصر المالية بناء على طلب اسماعيل ، إلا أن دزرائيلى رفض ترشيحه(١) .
ثم ذكر « لوى » فى معرض انتقاده ، لمسألة قيمة الأسهم التى اشترتها بدون أعطائها سوى عشرة أصوات فقط ، فتساءل عن قيمة العشرة أصوات فى معارضة النفوذ الفرنسى السائد فى مجلس الادارة ، ومسألة الإحتكام للمحاكم الفرنسية فى أى نزاع ينشب مع الشركة . وأنهى حديثه بقوله : « إذ استطاع أى أحد أن يبرهن لنا أن الحكومة كانت تعلم أنها عند شراء الأسهم لم تشتر أى حق للتصويت فإننى سأكون مقتنعاً وسأسحب إنتقاداتى(٢) » .
ورد العضو « ولف » (H. Wolf) على إنتقادات « لوى » ، موضحاً ضعف حجته وعلق على النقطة التى أثارها بخصوص بعثة كيف فذكر أنه لاعلاقة لها بموضوع شراء الاسهم . وهاجم النقطة التى أثارها « لوى » عن الرغبة فى إقامة حماية أو ممارسة النفوذ الكلى فى مصر . وقال « انه يعتقد بل ويأمل بأن العمل الذى قامت به الحكومة ( شراء الأسهم ) سيكون خطوة أولى نحو ايجاد تفاهم بين دول العالم(٣) » . وعاد « جلادستون » إلى التحدث فبين ضرورة توضيح الحكومة لمسألة نسبة العشرة أصوات الخاصة بأحقية التصويت فى الجمعية العمومية لحملة الاسهم وكيف لم تفطن لهذه النسبة عند الشراء . أما المسألة المالية

---

(1) Buckle., Op. Cit., p. 454; Cf. Kinross, Op. Cit. p. 273.

(2) Bulletin Décadaire; No. 152. Op. Cit. p. 3.

(٣) راجع خطاب H. Wolf فى مجلس العموم البريطانى جلسة ٢١ فبراير ١٨٧٦ :

— Bulletin Décadaire, Ibid. p. 3.

فسابقة خطيرة وضد المبادىء الماليه . وكان من الواجب على وزير الخزانةأن يطلب من بنك انجلترا أو يخاطب الرأى العام ولا يلجأ الى بيت مالى خاص للحصول على المال . وذكر جلادستون المجلس بدور انجلترا فى اتفاق بعض الدول البحرية فيما بينها ضد شركة قناة السويس فى مسألة الحمولة(١). وتساءل عن النفوذ الشرعى الذى كسبته انجلترا من وراء عقد صفقة الاسهم ذلك لان الاسهم لن تمنح انجلترا ميزة فى الجمعية العمومية للمساهمين ، لانها محرومة من الارباح طيلة تسعة عشر عاما(٢).

كذلك أصدر جلاد ستون بعد بضعة أيام ما أسمـــاه « خلاصة بحث » a syllabus على شكل أسئلة واعتراضـات ، شملت ٢٧ سؤالا ، وهى تلخيص لكل الاعتراضات التى أثيرت ضد الصفقة (٣) وهكذا تولى كل من جلادستون ولوى الهجوم على الحكومة ، ولم تُجد انتقاداتهم ، فلقد أثنى معظم المتحدثين على خطوة الحكومة ، والفائدة التى ستعود على البلاد من وراء هذه الصفقة ، ورد دزريلى على انتقادات جلاد ستون ، منهيا مناقشات جلسة يوم ٢١ فـــبراير الأخيرة ، ففندها وأشار إلى المشاكل الضخمة التى ألقى جلادستون ظلالها على المناقشات وقال « انه هنا لحماية البلاد ضد هذه التعقيدات »(٤).

---

(١) انظر الفصل الخاص « بمشكلة رسوم المرور » وكان ذلك فى عهد جلادستون ، الا ان تنفيذ قرارات مؤتمر الحمولة كان فى عهد دزريلى ٢٩ ابريل ١٨٧٤ .

(٢) راجع خطاب جلادستون فى جلسة مجلس العموم البريطانى يوم ٢١ فبراير :
— Bulletin Décadaire No. 153, 22.3.1876., p. 2.

(٣) راجع بالتفصيل مجموعة الأسئلة التى كتبها جلادستون ونشرت فى كتاب :
Fitzgerald, Op Cit. T. ii, pd 300 - 3.

(4) Bulletin Décadaie, Op. Cit.

ثم أضاف «إن الجدل لن يفيدنا ولن يقدمنا للامام ولن يزيد من قوتنا أو يحسن مركزنا لاننا ، نخاف من التعقيدات ، والتى هى بالتأكيد نظرية جديده فى السياسة الانجليزية ، وهى واحدة من الامور التى أعتقد أن مجلس العموم لا يمكن أبدا أن يصدق عليها» . وأنهى دزريلى حديثه مؤكدا بقوله : «انه قد زكى عملية الشراء ليس كصفقة تجارية وانما من الجانب السياسى ، واحدى هذه الاهداف فى اعتقادى هى تقوية الامبراطورية»(١) . . . . «وهى تلك الروح التى تقبلت بها البلاد الخبر . وان شعب انجلترا يرغب فى المحافظة على الامبراطورية وتقويتها ، ولن ينزعجوا إذا زاد حجمها (٢) ، لانهم يعرفون أننا نحصل على قبضة قوية ومصالح فى هذا الجزء الهام من افريقيا . ولانهم يعرفون أن هذا العمل يؤمن لهم الطريق الرئيسى إلى امبراطورية الهند ومستعمراتنا الاخرى . وأن الشعب البريطانى قد عرف منذ الوهلة الاولى الحكمة من الخطوة التى اتخذناها والتى سنصدق عليها هذه الليلة» (٣) . ثم عرض الاقتراح على المجلس للتصويت فصدق عليه المجلس بالإجماع (٤) .

وصدرت صحيفة «التيمس» فى الصباح التالى عقب تصديق البرلمان ، بالعنوان الآتى :

«الأمة تدخل بسلام فى ملكيتها الجديدة» :

---

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(٣) راجع خطاب دزريلى بالتفصيل فى الجلسة الختامية للمجلس يوم ٢١ فبراير عام ١٨٧٦ : Ibid.

(4) Ibid.

(١) . « The nation enters Peaceably on its new possession »

وتوقع دزريلي قيام معارضة ضده في البرلمان ، ويبدو ذلك من الخطاب الذي بعث به إلى صديقته « اللادي شسترفيلد » فقد ذكر لها : « إنني أعتقد أن موضوع قناة السويس قد أبهج البلاد، ومع ذلك فإنني أتوقع أن تجهز المعارضة نفسها قبل افتتاح البرلمان للهجوم على »(٢) ومع ذلك - كما رأينا - صوت المجلس على دفع مبلغ الأربعة ملايين جنيه في الأسبوع الثاني لانعقاد الجلسات ودافع دزريلي عن صفقة الأسهم « بأنه عمل متصل بالسياسة العليا، وأن انجلترا كانت قوة في حوض البحر المتوسط بقبضتها القوية على هذه المياه والتي يجب ألا تتخلى عنها وأن السياسة الانجليزية ليست عدوانية ، ويجب عليها ألا تشغل نفسها بإعادة تقسيم الأراضي في هذه المنطقة طالما لم تتعرض حرية البحار والسيادة التي تمارسها للخطر . وقناة السويس تمثل حلقة في سلسلة الحصون التي تملكها في طريق الهند »(٣) .

وأرسل دزريلي للملكة يبلغها بانتهاء العمل الضخم بشراء أسهم قناة السويس بطريقة مرضية ووافق مجلس العموم ، ولم تجد معارضة جلادستون أي تأثير على المجلس(٤) .

وعلى أي حال فإنه رغم تلك الانتقادات التي وجهت لحكومة المحافظين فإن هذه الصفقة قد قوت من مركز دزريلي في الحكومة الانجليزية ، ومن مركز

(1) Kinross., Op. Cit. p. 274.

(2) Disraeli à lady Chesterfield, 5. 12. 1875. Lettres intimes, Op. Cit. p. 153.

(3) Buckle, Op. Cit. T. V. p. 461.

(4) Ibid.

المحافظين فى انجلترا ، ومن مركز انجلترا فى أوربا والعالم وفى مصر ، وأيضاً فى إدارة شركة قناة السويس بدخول ثلاثة أعضاء انجليز فى مجلس إدارة الشركة (١) .

وكان دى لسبس — كما نعلم — قد منع الحكومة المصرية من التصويت فى اجتماعات الجمعية العمومية لحملة الأسهم ، على الرغم من أن الحكومة المصرية كانت تحمل ٤٤ ٪ من إجمالى أسهم الشركة ، وذلك بحجة أن الخديوى تنازل عن كوبونات الأسهم لمدة ربع قرن ( حتى ١٨٩٤ ) بقرار الجمعية العمومية لحملة الأسهم فى ٢٤ أغسطس ١٨٧١ (٢) . وهكذا عندما انتقلت ملكية الأسهم لإنجلترا لم يعطها أى حق قانونى لأى إدارة على الإطلاق . وكان هذا سبباً فى توجيه الانتقادات للحكومة فى مناقشات مجلس العموم البريطانى — كما رأينا — ولم تستطع الحكومة الرد عليها رداً مقنعا . ولم يكن لورد دربى يجهل هذه الحقيقة لأن الكولونيل ستوكس ، وهو من خبراء انجلترا فى موضوع قناة السويس ، كان قد أخبره بهذه الحقيقة فى ١٩ نوفمبر ١٨٧٥ (٣) .

هذا ولم يمر يومان على إتمام صفقة الأسهم حتى سارعت انجلترا ، منتهزة طلب إسماعيل السابق — فى ٢٠ اكتوبر ١٨٧٥ — بإيفاد بعثة لدراسة حالة مصر المالية، حتى بعثت الحكومة البريطانية ببعثة خاصة برئاسة «ستيفن كيف» ( Stephen Cave ) عضو مجلس العموم البريطانى ، وكبير القائمين على شئون المدفوعات . وكان اختيار كيف بناء على مشورة دزريلى . فقد بعث بخطاب

---

(١) محمد مصطفى صفوت ، انجلترا وقناة السويس — ص ٦١ — ٦٢ .

(2) Roux, ch , Op. Cit. T. i. pp 462 – 463.

(3) Hallberg, Op. Cit. 247.

إلى لورد دربى فى ٢٦ نوفمبر يخبره فيه : « إنى لست موافقا على تعيين السيد « لوى » للبعثة ، لأنه خلال حياته قد تشاجر مع كل فرد . ونحن فى حاجة إلى شخص هادىء له روح استرخائية فى التعامل مع المصريين ، ولا يعارض انطباعاتهم واقتراحاتهم من أول وهلة ، بل ليصحح لهم ويفيدهم فى الوقت المناسب . ولذا فإنى اعتقد أن السيد / كيف ، وهو إنسان له معرفة مالية وتجارية عظيمة وهو خريج اكسفورد ، وكان مديراً لأحد البنوك ووزيراً للدولة ، يصلح لهذه المهمة . ولا داعى للتأخير فى تعيين أحد الأشخاص » (١) .

وكان الكولونيل ستوكس عضواً فى هذه البعثة أيضاً (٢) . وكانت التعليمات التى زود بها ستوكس هى : « عليك أن تساعد مستر كيف وتدلى له بالنصح فيما يتعلق بمسئولياته الخاصة بكونه مبعوثاً وأن تزوده بما لديك من خبرة بشئون البلد والشعب بما تتوفر لديك اثناء خدمتك السابقة فى الأملاك العثمانية . كما تود حكومة جلالة الملكة أن تتباحث مع ممثلها وقنصلها العام فى مصر فيما يتعلق بمسألة شراء أسهم قناة السويس وأن تقدم تقريراً عن الوضع الذى ستشغله حكومة جلالة الملكة باعتبارها صاحبة هذه الأسهم . وعن أى إجراء قد يكون

---

(١) Disraeli to Derby; 26. 11. 1875, Buckle, Op. Cit. T. 5. p. 454.

(٢) تكونت البعثة من كيف وستوكس وفكتور بوكلى Victor Buckly موظف بالخارجية وW. H. white ، ثم مدير الحسابات بوزارة الحربية A.C Taylor . ويعلق احمد عبد الرحيم على ذلك بالأهمية التى علقتها انجلترا عليها . راجع مصر والمسألة المصرية ص ٢٩ وراجع أيضا بالتفصيل عن بعثة كيف :
Sabry, M., L'Empire Egyptien, Op. Cit. pp. 167 - 180.

مرغوباً فيه لضمان أقصى ربح من الصفقة » (١) .

يتضح من هذا الأهمية البالغة التى علقت عليها الحكومة البريطانية حول هذه البعثة . وعلى الرغم من أن لورد دربى حاول ان أى تدخل فى شئون مصر الداخلية بهذه البعثة ، إلا أن ادوارد ديسى : « Dicey » — صحفى انجليزى — يذكر أن دزريلى كانت تحدوه الرغبة فى فرض الحماية على مصر على مسئوليته الخاصة دون أن يأخذ رأى زملائه فى الوزارة وخاصة « دربى » الذى كان يخشى التورط فى مغامرات استعمارية جديدة (٢) .

وعلى أى حال لم يلبث ستوكس أن دخل فى مفاوضات مع دى لسبس حول إمكانية التوصل إلى إتفاق فيما يتعلق برسوم المرور وإدارة القناة (٣) وبعد الدراسة توصل ستوكس إلى رأى بأن قرار الشركة عام ١٨٧١ غير قانونى وأن أسهم الخديوى استعادت قوة حق التصويت بالكامل على الرغم من أن الاسهم بدون ( كوبونات ) (٤) . وأضاف أنه ليس فقط من حق بريطانيا التصويت، بل ذهب أبعد من ذلك ، وأعلن أن الاسهم لا يملكها شخص واحد ولكن أمة . وأن المواد القانونية لم تطبق حالة الامة :

« Do not apply to the case of nation » (٥) . وعلى ذلك أوصى

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية هامش ص ٢٩ — نقلا عن ف و ٧٨٠/٥٤٠ ، مسودة رسالة مؤرخة فى ٦ ديسمبر ١٨٧٥ .

(2) Dicey, E., The story of Khedivate., pp. 138 - 141.

(٣) راجع بالتفصيل مفاوضات الكولونيل ستوكس مع دى لسبس فى :

Parl. P. Egypt No. 14 (1877).

(4) Hallberg, Op. Cit., p. 248; Cf. Marlowe; Op Cit p. 30?.

(5) Hallberg., p. 248.

ستوكس بأن الاسهم يجب أن تكون ثابتة بوصاية الحكومة . وعليه فإن الحكومة البريطانية يمكنها أن ترسل ٧٠٦ وصى : « Trustees » للأسهم التى تمتلكها (١) . ولكل واحد منهم عشرة أصوات وهو الحد الاقصى المسموح به . وبذلك يكون لهم الحق ٧٠٦٠ صوتاً وبذلك يصبحوا فى مركز يسمح لهم بالسيطرة على شئون الشركة (٢) .

وبعد مناقشات استمرت اسابيع عديدة بين دى لسبس وستوكس انتهى الامر باتفاق بينهما فى ٢ فبراير ١٨٧٦ على إعطاء انجلترا نسبة العشرة أصوات فى الجمعية العمومية لحملة الاسهم وتعيين ٣ مديرين بريطانيين فى مجلس إدارة شركة قناة السويس ، عينتهم الحكومة البريطانية وهم : ستوكس وستاندون وولسون :
« M. Colonel J Stokes, Edward James Standen, Rivers Wilson »
وصار التصديق على هذا القرار من جانب شركة القناة فى جلسة يوليو ١٨٧٦ فى الجمعية العمومية للمساهمين . وعدلت ( فى نفس قرار هذه الجلسة ) المادة ٢٤ من قانون الشركة والتى كانت تنص على : —

« تدار الشركة بمعرفة مجلس مكون من ٣٢ عضوا يمثلون الدول المختلفة التى يهمها هذا المشروع وينتخب هذا المجلس لجنة تكلف بإدارة الشركة والبت فى شئونها » (٣) . وبذلك أصبح مجلس ادارة الشركة ٢٤ عضوا بدلاً من ٣٢

---

(١) وهى تقابل النص الفرنسى فى المادة ٥ من قانون الشركة كلمة : Mandataire ( حسبت كالآتى : ١٧٦٦٠٢ سهماً ÷ ٢٥٠ ( سهماً لكل وصى ) = ٧٠٦ × ١٠ ( أصوات الحد الأقصى = ٧٠٦٠ صوتاً ) .

Hallberg., Op. Cit. p. 248; Cf. Marlowe, Op. Cit. p. 308.

(2) Bulletin Décadaire, No. 163, 2. 7. 1876. pp 5 - 8. Cf.; No. 197., 12. 6. 1877. p. 4.

(3) Roux, Ch., Op. Cit. T. i. p. 456.

عضو(١) . ولم يجد دى لسبس صعوبة فى أخذ موافقة الخـــديوى على هذا القرار(٢) . وقد أصبح نسبة عدد الاعضاء الانجليز فى مجلس الإدارة يساوى ⅛ مجموع عدد الاعضاء . ثم زيد عدد أعضاء مجلس الإدارة ثانية عام ١٨٨٤ إلى ٣٢ عضواً. وحيث أن المادة ٢٨ من قانون الشركة تنص على أن يكون كل عضو فى مجلس الإدارة مالكا لمائة سهم غير قابلة للبيع وتحفظ بخزينة الشركة طول مدة ادارته ، لذلك اشترت الحكومة البريطانية ٢٠٠ سهم إضافى(٣) . ثم تلى إتفاق ٣ فبراير ١٨٧٦ إتفاقاً آخر فى ٢١ فبراير ١٨٧٦ خاص بتأجيل الرسوم الإضافية للشركة(٤) .

وعبر كل من دى لسبس وستوكس عن سرورهما للاتفاق لأنه فاتحة عهد جديد فى العلاقات بين الشركة والحكومة البريطانية ، وإنتهاء المشاكل التى كانت تثار بينهما وصار التصديق على هذا الإتفاق فى جلسة الجمعية العمومية للمساهمين بالشركة المنعقدة يوم ١٠ يناير ١٨٧٧(٥) وكثيرا ماكان دى لسبس يطلق على هذه الاتفاقية « إتفاقية السلام » .

ويرى الباحث هنا أن بعثة كيف وستوكس ، كما سيتضح فيما بعد ، هى

---

(1) Bulletin Décadaire, Op. Cit. p 8.

(2) De Lesseps to Khedive, Cairo, 21 2.1876. Parl. P. Egypt. No; 9 (1876) Inclosure 4 in No. 13.

(3) Hallberg., Op. Cis. p. 249.

(٤) وارجع الى نصوص الاتفاقية المنشورة فى :

— Bulletin Décadaire Mo. 183, 12. 1. 1877; Cf. Roux, Ch., Op. Cit. T. ii. dp. 32 - 34.

(5) Bulletin Decdaire, No. 183 Op. Cit. Cf. Roux, C. Op. Cit. pp. 32 - 34.

إحدى نتائج صفقة الأسهم ومقدمة التنافس المحموم على النفوذ فى مصر بين انجلترا وفرنسا تحت اسم الإصلاح المالى . فقد أدت الضغوط على إسماعيل إصدار مرسوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦، وبه تبدأ فترة جديدة فى تاريخ مصر عرفت باسم الحكم الثنائى : « Con'ominium » تمكن فيها المراقبان الماليـــان اللذان وضع فى أيديهما مهمة الإشراف على مالية مصر وبالتالى على حكومتها .

وكان للصفقة أيضا دوى كبير فى كل أنحاء أوروبا، وكانت أكبر دليل على أن انجلترا قد تخلت نهائياً عن سياستها السلبية التى اتبعتها جلادستون فى وزارته الأولى ( ١٨٦٨ — ١٨٧٤ ) ، واتباعها سياسة خارجية نشطة بزعامة دزريلى ( ١٨٧٤ - ١٨٨٠ ) الذى امتلأت جنباته بسيـاسة التسلط الاستعمارى ، وهى كما وصفها سيتون واطسون : «Spirited foreign Policy» (١)
فبالنسبة لألمانيا أرسلت شقيقة الملكة من برلين إلى الملكة فكتوريا تهنئتها بقولها: «أهنئك بهذا العمل الذى قامت به حكومتك وهو شراء نصف أسهم قناة السويس، وكان لذلك أثر سعيد فى قلبى ومصدر فخر لى . وإنه لمن السعادة حقا رؤية العمل الصحيح ينفذ فى الوقت المناسب . وكل فرد هنا مسرور ويأمل أن يكون هذا العمل مصدر رخاء لبريطانيا . وقد عبر الرجل العظيم بسمارك عن هـذا المعنى مساء أمس » (١) .

---

( ) « The coup made a profound impression throughout Europe and was accepted as a proof that Britain had definitly abandoned her passivity and was embarking upon a spirited foreign pol c ».

Seaton - Watson, Op. Cit. p. 27.

(2) Buckle, Op. Cit. T. 5. p 452.

كذلك كتب ولى عهد المانيا إلى الملكة فكتوريا يقول : « والدتى العزيزة يجب على الكتابة اليك لأنى أعلم تماما أنك ستكونى سعيدة بأن انجلترا قامت بشراء أسهم قناة السويس . ما أبدع ذلك وقد أبدت الصحف هنا إرتياحها وسرورها البالغ بهذا الموضوع ، ويبدو أن كلا من روسيا وفرنسا قد أبديا ضيقهما من هذا العمل ، ولكنى أعتقد أنه ليس لديهما سبب حقيقى للشكوى وأن اضطرابها لن يطول وسيصبح هذا العمل حدثاً هاماً فى التاريخ من بين الأعمال العظيمة النافعة التى تمت فى عهدك . وأن هذا يجعلنى فخوراً وسعيداً . وأنى متأكد أن كلا من دزرئيلى واللورد دربى سعيدون أيضاً بإتمام هذه الصفقة »(١).

والواقع أن المستشار الألمانى بسمارك سر كثيرا بهذه الصفقة ففيها من ناحية إذلال جديد لفرنسا وهزيمة لسياستها ، ومن ناحية أخرى تمهيد للتدخل الإنجليزى فى مصر ، بل يؤدى إلى توريط وأساءة العلاقة بين انجلترا وفرنسا(٢)

وأرسل بسمارك يهنىء لورد دربى قائلا له بأنه قد عمل الشىء الصحيح فى الوقت المناسب فى صفقة قناة السويس : Done the right thing at the right moment in regard to the Suez Canal. (٣)

وشكر لورد دربى بسمارك على تهنئته وإحساسه المخلص(٤).

أما الصحافة الألمانية والرأى العام الألمانى ، فقد أوضحه القائم بالأعمال

---

(1) Ibid.

(2) Seaton Watson Op. Cit., p. 27.

(3) Lord Oddo Russel to Derby, Berlin. 29. 11. 1876, Parl P. Egypt No (1876) No. 18, p. 14.

(4) Derby to oddo Russel (سفير انجلترا ببرلين) 30. 11 1876, Ibid. No. 19; Cf. No 20., 3. 12. 1876.

الفرنسى بيراين سايف : ( Sayve ) فى رسالة بعث بها الى دوق ديكاز — وزير خارجية فرنسا — فذكر أن الصحافة الألمانية رحبت بنبأ الصفقة، ورأت فيه إزلالاً جديداً لفرنسا : un nouvel abaissement ، وأنه نتيجة طبيعية لمعركة سيدان « Sedan » . وابتهجت الصحافة لرؤية العدو التقليدى لألمانيا وقد سلب منه النفوذ الذى حاول المحافظة عليه فى مصر . وتوقعت الصحف أن يؤدى هذا الحادث الى فتور فى العلاقات « Refroidissement » الفرنسية — الإنجليزية، وتنبأ البعض بأن انجلترا ستتدخل فى شئون مصر شيئاً فشيئاً « Peu à peu » ، فهى قد اشترت فيها الأراضى وخطوط السكك الحديدية وستجعل من قناة السويس ملكية « une possession » ، لاتقل فى أهميتها عن جبل طارق . بل وذهب البعض إلى القول بأن انجلترا قد تلجأ إلى الإستيلاء على القسطنطينية لحماية القناة من أى هجوم . وأضاف القائم بالأعمال أن روح العداوة واضحة فى الصحيفة الألمانية « La National Zeitung » ؛ حيث ذكرت فى مقالة لها : « إذا كانت الحكومة الفرنسية قد استحوذت بالكامل على أسهم قناة السويس ، لكانت عرضه لأن تجبرها الدول الأجنبية على إعادة الأسهم ، فى الوقت الذى لا تثار فيه المشاكل أمام بريطانيا عندما قامت بهذا العمل » .

أما بسمارك فقد عبر عن إبتهاجه — للكثيرين — بالصفقة التى يراها تهم بالدرجة الأولى فرنسا ، وأن أوربا لن تثير العقبات أمام انجلترا بهذا الشأن ، واعتقد سايف ، أن انجلترا لم تأخذ رأى أوربا فى الصفقة ولكنه يذكر بأن بسمارك ربما يكون قد علم بأنباء الصفقة ، لأنه استدعى مساء يوم ٢٥ نوفمبر ، وهو يوم توقيع الصفقة ، أحد رجال البنوك الالمان ويدعى « M. Bleichröder » ومن المحتمل أن يكون قد تناقش معه عن صفقة مربحة للبورصة للارتفاع المحتمل

القيمة أسهم قناة السويس(١).

وفى فرنسا نجد أن هذه الصفقة قد أدت إلى حزن عميق فالحرب والهزيمة والتهديدات المستمرة زادت من حساسية فرنسا إزاء العمل(٢).

واستاء الفرنسيون لأنباء الصفقة وتعرضت وزارة الخارجية لنقد شديد من جانب الرأى العام الفرنسى، ووجه النقد للدوق ديكاز إلى حد أن طالبته صحيفة: ( La Republique Francaise ) بالاستقالة ( فى عددها الصادر بتاريخ ٢٩ ديسمبر ١٨٧٥ ) واتهمته الصحف بسوء التصرف وقلة الدراية . أما صحيفة « Journal des Débats » فقد أوردت تلك الصيحة المؤثرة : « وأسفاه على الشعب الفرنسى الذى يكد ويتعب لمنفعة غيره»(٣) . أما صحيفة « Le Temps » فقد تحدثت عن الإهانة التى أحست بها فرنسا والكرامة المجروحة ، والألم الذى عانته فى إحدى اللحظات حيث تشعر بالحساسية وأن انجلترا قد ازدرتها لأن فرنسا لاتستطيع فى هذا الوقت عقابها (٤) .

ولقد اعتبرت الحكومة الفرنسية هذا العمل من جانب الحكومة الانجليزية . خطوة تمهيدية لإحتلال انجلترا لمصر ، أو على الأقل للتدخل فى أمورها المالية ، فالمبلغ الذى دفعته انجلترا كان أقل من ثمن السوق وليس فيه انصاف لمصر .

---

(1) M. De Sayve ( سفير فرنسا ببرلين ) à Duc Decazes, Berlin, 3. 12. 1875, D.D. F. lér Série, T. ii, No. 23.

(2) Lessage, Op. Cit., p. 144.

(3) « O.. peuple français ! comme tu sais bien tirer les marrons du feu ! ».

— Ibid., pp. 148 — 149.

(4) Ibid., pp. 149 — 150.

ولقد عبر بذلك « الماركيز داركورت » — سفير فرنسا بلندن — فى حديث أجراه مع لورد دربى غداة اتمام الصفقة ، فذكر له داركورت التأثير الضار المترتب على شراء انجلترا للأسهم فى داخل فرنسا ، إلا أن لورد دربى نبى للسفير الفرنسى التدخل فى شئون مصر الداخليــة(١). كما إعترف دربى بالاخطاء التى إرتكبتها انجلترا فى حق دى لسبس . وبدلا من معارضة مشروعه العظيم فإنه من الأصوب التعاون معه(٢). وفى الحقيقــة أحس دوق ديكاز بالقلــق العميق من جراء خطوة بريطانيا وما يترتب عليها من نتائج فى وادى النيل . وتوقع ، كما عبر الرأى العام ، أن تكون تلك الخطوة تمهيداً لاحتلال مصر وتقسيم الامبراطورية العثمانية(٣) كذلك عبر وزير مالية فرنسا ليون ساى (Leon-Say) عن الاثر الدبلوماسى للصفقة على فرنسا ، فى خطاب شخصى بعث به لأحد أقاربه بقوله : « يدور الحديث بإستمرار عن شراء انجلترا لأسهم الخديوى فى القناة وهذه ضربة للأسف موجهة للتحالف الفرنسى — الإنجليزى ، واستقبلته الروسيا أيضا بعدم الرضا . وهو بمثابة صدمة لنا من جراء التحالف الإنجليزى — البروسى ، وموقفنا هو موقف الصديق الحزين : ami - attristé »(٤) . ومع ذلك فقد أثنت إحدى الصحف المالية الباريسية على عمل انجلترا بقولها : « إن انجلترا قد أفاقت من سباتها السياسى » : England had thus shaken

---

(1) D'Harcourt à Decazes, Lond. 27. 11 1875; D. D. F. 1èresérie, T. ii, Mo. 17.

(2) Ibid.

(3) Decazes à De Laboulanger. Paris, 27. 11. 75; D. D. F. Ibid. No. 16.

(4) Lessage, Op. Cit, pp 153 — 4.

off her political lethargy.(1)

كذلك أعتبرت الدوائر السياسية الفرنسية قيام الخديوى ببيع اسهمه لإنجلترا دون فرنسا بمثابة اضمحلال لنفوذها بالقاهرة(٢).

أما بالنسبة للروسيا فلم تعم بها الفرحة أسوة بأوربا وكان ذلك مجاملة لفرنسا(٣) . كذلك اتهمت الصحف الروسية إنجلترا بخطف قناة السويس ، والإستحواذ على مفتاح جنوبى أوربا وشرقيها والسير فى طليعة الدول التى تهتم بتمزيق الامبراطورية العثمانية(٤). وطالبت بعض الصحف الحكومة الروسية بتقديم إحتجاج رسمى على إتفاقية القاهرة ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥(٥) . وعندما زار جورتشاكوف — وزير خارجية روسيا — برلين تطرق فى حديثه مع المستشار الألمانى عن صفقة الاسهم ، ولم تكن آراؤه مطابقة لآراء المستشار ، وأعتقد « الماركيز داركورت » : « بأن فى أعماق الروس ونظرتهم للمشكلة الإحساس ببعض المرارة للتنافس فى الشرق ، وأن الفرصة تبدو لهم الآن مناسبة »(٦) .

وفى بلجيكا أعلن الملك ليوبولد الثانى بأن هذا العمل : « أعظم حدث فى السياسة الحديثة »(٧). أما فى إيطاليا فقد عبر وزير خارجيتها « Visconti

---

(1) Kinross, Op. Cit.; p. 272.

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى — مصر والمسألة المصرية ص ٣٢ .

(٣) محمد صفوت — انجلترا وقناة السويس ص ٦١ .

(٤) احمد عبد الرحيم مصطفى ، مصر والمسألة المصرية . ص ٢٦ — ٢٧ ، عبد الرحمن الرافعى عصر اسماعيل ج ٢ ص ٦٤ .

(5) Lessage, Op Cit. d. 152 (Gazette de Moscou نقلا من

(6) D'Harcou t à Decazes, 27. 11. 1875, D.D.F., Op. Cit. No. 17

(7) Hallberg; Op. Cit, 252.

Venosta ، عن وجهة نظره بإعتبار الصفقة ذات ميزة ضخمة للتجارة العالمية ، وابتهج لأن هذا العمل سيؤدى إلى إزدياد نفوذ بريطانيا فى حوض البحر المتوسط(١)

وكذلك أشادت صحيفة « Opinione » الإيطالية بشراء الأسهم. وأشارت الى معارضة انجلترا السابقة المشروع ، وتعجبت من تناقض الأحداث . فقناة السويس التى كانت مثار معارضتها وعداوتها أصبحت الآن قناة انجليزية . وعللت ذلك بأنها فشلت فى إحباط المشروع فآثرت أن تحتفظ بالمفاتيح فى أيديها ، فلم تكن عدن فى نظر انجلترا كافية . وذكرت الصحيفة أيضاً أن هذا العمل السياسى العظيم مشرف لحكومة دزرايلى ، وسيبعد مخاوف انجلترا إزاء تهديد الروسيا لطريق الهند(٢).

ورأى « هوسكنز » أن إيطاليا نظرت إلى تغير موقف انجلترا من معارضة القناة منذ سنوات طويلة وفسرته على أساس الحقيقة القائلة بأن تركيا لم تعد حليفاً مخلصاً لإنجلترا ، وأن حليفاً جديداً ضرورى لها ، إذ ما وقفت أمام الروسيا بنجاح فى آسيا . وأن ذلك الحليف الجديد هو مصر . وعلى العموم فان الباب العالى قد لاذ بصمت إزاء تلك المشكلة ينذر بالسوء(٣) . وشكرت انجلترا

---

(1) Paget (سفير انجلترا بروما) to Derby, Rome, 3.12.1875, Par. P. Egypt No. 1 (1876) No. 25. pp. 16 — 17.

(2) Paget to Derby; 29.11.1875; inclosure in No. 12. Parl. P. Ibid.

أرفق السفير نص مقاله الصحيفة الايطالية وبعث بها الى دربى لأهميتها ) .

(3) Hoskins, Op. Cit. p. 464.

الحكومة الإيطالية والرأى العام الإيطالى على موقفهم المؤيد للصفقة(١).

كذلك عبرت حكومة النمسا والرأى العام بها عن سرورهم بالصفقة مثل إيطاليا(٢). كما أعرب وزير خارجية هولندا عن ترحيب بلاده بشراء إنجلترا الأسهم ، وأعتبر هذه الخطوة بمثابة أعطاء توازن للمشروع : « Would give stability to the enterprize كما رأى الوزير أن هذا فى نفس الوقت سيساهم فى تدعيم حياد القناة، وأن هولندا تعتبر هذا من الأمور الهامة الحيوية لها وذلك بالنسبة لطرق مواصلاتها مع مستعمراتها فى الهند الشرقية(٣).

وفى تركيا إستياء الباب العالى للإجراء الذى اتخذه الخديوى لبيعه الأسهم دون الرجوع إليه واستشارته ، لأن فرمان السلطان هو الذى خول للشركة الخاصة حق شق قناة السويس ، ورغبة من الحكومة البريطانية فى تبديد مخاوف الباب العالى نجدها تؤكد للسلطان أن حكومة انجلترا ليست لديها النية للانتقاص أو الحط من شأن سيادة السلطان :

« Have no intention of derogating from the sovereign right of the sultan » •

ذلك أن شراء الأسهم ضرورى لمنعها من الوقوع فى أيدى أخرى قد تستخدمها

---

(1) Paget to Derby, Rome, 16. 12. 1875; Par. P. Egypt (1876) No. 41.

(2) Buchanon (سفير انجلترا بالنمسا) to Derby., 30. 11. 1875, Par. P. Op. Cit. No. 21, Cf. Nos. 21, 1.12. 1875; Fo. 40, 16.12.1875.

(3) Harris (سفير انجلترا بهولندا) to Derby, Hague, 14. 2. 1876, Par. P. Egypt No. 9 (1876).

بشكل يقع فيه الضرر لكل من الباب العالى وانجلترا (١) .

ويذكر البعض أنه قد جرت محاولات لحمل الباب العالى على التدخل وفسخ الصفقة بل وكلت المسألة إلى المستشارين القانونيين للحكومة العثمانية الذين رأوا أن فرمان ١٨٧٣ لا يعطى الباب العالى سلطة التدخل فى هذا الأمر، إلا أن الساسة الأتراك لم يستطيعوا المجاهرة بمخاصمة انجلترا التى طالما ساندتها ضد روسيا . ولهذا لم يحتجوا(٢)

وقد اعتبر البعض شراء الأسهم ضربة موجهة إلى تماسك الامبراطورية العثمانية وسلامة أراضيها (٣) . هذا وكان الصدر الأعظم قد استفسر من الخديوى اسماعيل عن تفاصيل هذه الصفقة التى علم بها من لندن والصحف (٤) . فرد الخديوى اسماعيل ببرقية إلى الباب العالى يوضح له رأيه بقوله : « . . . تعلمون فخامتكم أن الخزينة المصرية كانت قد أخذت أسهما كثيرة عندما افتتحت شركة قناة السويس . وهذه الأسهم مع عدم الاستفادة منها بوجه من الوجوه فى أى وقت مضى ، كانت وللأسف عبئاً ثقيلا على الخزينة مجرداً من كل نفع وفى هذه الفترة أظهر بعض أصحاب البنوك رغبة فى شراء الأسهم . وبينما كان يحادث بعضهم فى الموضوع ، رغبت الحكومة الانجليزية فى شرائها بثمن يزيد على ما دفعه الآخرون . ولما كانت تلك الأسهم من نوع ما هو متداول بين الناس بالأخذ والعطاء من أسهم الشركات ، فقد حدث بهذه الصورة فرصة الاستفادة من أسهم لم أكن أستفيد منها حتى الآن بوجه من الوجوه ، وبينما كانت ملكاً

---

(1) Derby to Elliot, 9. 12. 1875, P. Ibid. No. 26.

(٢) أحمد عبد الرحيم مصطفى ـ مصر والمسألة المصرية ص ٢٨ .

(3) Wilson; Op. Cit 53.

(4) The Grand Vizier to the Khedive, Constantinople, 24 11. 1875. Par. P. Egypt. No. 1 (1876) No, 45.

للخزينة المصرية ، كما سلف بيانه فى أول الكتاب ، ولهذا السبب بيعت الاسهم المذكورة للحكومة الانجليزية ، وقد بادرنا إلى عرض هذه المسألة على النحو المشروع لكى تتفضلوا وتحيطوا بها علماً » (١) .

يتضح من هذا الخطاب أن الخديوى اسماعيل قد تعمد المغالطة الواضحة ذلك أن أسهم مصر كان سيأتى عليها الوقت الذى ستعود فيه بالخير على مصر ، والتبرير الذى لجأ إليه اسماعيل هنا يوضح تفاهة فكره ، وأنه حاكم كان يعوزه صواب الرأى وبعد النظر والتفكير السليم والحرص على مصالح الدولة ، كما يدل على إحساس اسماعيل بضعف موقفه .

أما بالنسبة لموقف دى لسبس ، فقد تقبل الوضع الجديد ورحب به . فقد كان يود منذ بداية المشروع أن تشارك بريطانيا مالياً فى القناة لأن غالبية السفن التى ستستفيد من القناة بريطانية وفى ذلك مصلحة للشركة (٢) .

فرح دى لسبس بهذه المصيبة التى حلت بمصر وهى فقدان أسهمها ، فلم يكن يهمه سوى مصلحته وربح الشركة . ولم يكن لمصر التى استضافته وأكرمته أى حب أو عاطفة ، فهو رجل استعمارى وأداة فى يد الحكومة الفرنسية توجهها كيف تشاء من أجل تحويل مصر إلى منطقة نفوذ فرنسى .

ويرى الباحث نفاق دى لسبس فى هذه المرحلة الجديدة فهو يتملق الساسة والشعب البريطانى . فانجلترا هى القوة الجديدة التى ظهرت فى أفق الشركة فحاول عندئذ

---

(1) The Khedive to Grand Vizier. Parl. P. Egypt No. 1 (1876) inclosure 2 in No. 45. ( لم تذكر الوثيقة تاريخ البرقية )

(2) Duff, Op. Cit. p. 114.

كسب تأييدها ومساندتها له بدلا من وقوفها فى وجهه ، كما رأينا فى الفصول السابقة .

ويبدو ذلك فى تقرير دى لسبس المرفوع للجمعية العمومية للمساهمين فى جلسة يوليو ١٨٧٦ ، فقد ذكر أن الوضع قد تغير بمساهمة انجلترا المالية فى الشركة وهو نصيبها السابق الذى كان قد حدده لها سعيد باشا ، واثنى دى لسبس على موقف الحكومة البريطانية . ثم أورد مقتطفات من خطب لورد دربى ، ونورثكوت فى جلسات مجلس العموم ابان مناقشة الصفقة (١) .

كذلك كتب دى لسبس رسالة إلى اللورد ليونز ( فى ٢٤ نوفمبر ١٨٧٥ ) يقول فيها : « إن الشعب البريطانى قد قبل الان المساهمة فى القناة بالنصيب الذى كان قد حجز له بإخلاص منذ بداية المشروع . وإذا كان لهذا العمل أى تأثير ، فإنه يكون تخلى الحكومة الانجليزية عن موقفها العدائى، والذى استمر فترة طويلة ضد مصالح المساهمين الاصليين لقناة البحرية ، وللذين أصبحت مشاركتهم الآن حيوية وحسنة التوجيه ، والتعاون المشترك الآن للمصالح التى ستقوم بين الرأسمال الفرنسى والبريطانى ومن أجل الاعمال الصناعية الصرفة والاعمال السلمية الضرورية الخاصة بالشركة البحرية العالمية لقناة السويس كأعظم حدث سعيد » (٢) . ويعلق أحد الكتاب الانجليز المعاصرين على الصفقة ودور دى

(1) Bulletin Décsdaire, No. 163, 2.7.1876. pp. 5 - 8.

(2) Lyons to Derby, 30.11.1875, Parl. P. Op. Cit. Inclosure in No. 1.

يلاحظ أن رسالة دى لسبس لليونز كانت بتاريخ ١٨٧٥/١١/٢٤ ، أى قبل توقيع الصفقة بيوم واذا كان التاريخ صحيحا فان دى لسبس تكون لديه معلومات أكيدة ودقيقة للغاية ، واتصالات سريعة جدا مع مصدر الأحداث كما يجرى . وراجع تعليق :

Marlowe, Op. Cit. p. 323.

لسبس وروتشيلد بقوله : « ومن العجيب أنه بمد مرور عشرين عاماً على رفض دى لسبس بازدراء قيام بيت روتشيلد بعملية اكتتاب الاسهم عند طرحها فى الاسواق مقابل عمولة ٥ ٪ نجد أن فضل نقل ملكية الاسهم الخاصة بقناة السويس لإنجلترا يرجع لبيت روتشيلد على حساب فرنسا »(١) .

وليس أدل على تأثير الصفقة على دى لسبس من تلك الخطبة التى ألقاها على ظهر السفينة : Djemmah فى يوم ٢٤ ديسمبر ١٨٧٥ وهو فى طريقه إلى مصر ، وكانت ردا على تهنئة مجموعة من الانجليز الموجودين على ظهر تلك الباخرة واطرائهم لجهوده فى شق القناة وربط الشرق بالغرب بعلاقات المودة والحب . وعبروا عن تهنئتهم للخطوه الجديده بشراء حكومتهم للأسهم فأصبحت مالكة جزئيا للقناة ، واعربوا عن تمنياتهم بأن هذا العمل — سيكون فاتحة لاتحاد انجلترا وفرنسا — من أجل مصلحتيهما التجارية المشتركة . ورد عليهم دى لسبس بقوله :

« عندما بدأت الدراسات والأعمال المتعلقة بحفر قناة السويس كان حافزى أن أن هذا المشروع سيكون على الأخص ذا مكانة كبيرة ومفيدة للمصالح التجارية والبحرية الانجليزية ، إلا أنه فى نفس الوقت فإن هذا العمل الحضارى سيحفز الذكاء والعلم الفرنسى ، وسيكون فخرا لبلادى وسيرسم فى نهاية الأمر الطريق لإنهاء العداوة السياسية الموجودة بين انجلترا وفرنسا فى مصر . ومنذ بداية هذا القرن لم تأل فرنسا جهدا عن طريق مهندسيها وعلمائها وضباطها البحريين وغيرهم بتقديم كل المساعدة للخديوى من أجل إعادة المدنية إلى أرض الفراعنة . إلا أن السياسة البريطانيه ، كانت تنظر دوماً بعين الغيرة لسياسة فرنسا فى مصر . كل

---

(1) Kinross, Op. Cit. p. 271.

ذلك يمكن أن يفسر المعارضة التى قامت بها انجلترا ضد هذا العمل العالمى وهو قناة السويس ، هذه المعارضة التى لم يوافق عليهـــا الشعب البريطانى ووضعت السياسة الانجليزية الخارجية العراقيل أمام مشروعى ولكن اليوم أقول بعد أن مضى واحــدا وعشرين عاما للورد ستراد فورد دى رد كليف — سفير انجلترا السابق بالاستانة — ان عليه أن يتحقق من أنه ليس هناك كثيرا من الصراع على النفوذ فى مصر بين فرنسا وانجلترا من أجل الاعمال الحضارية وليس من أجل حماية محمد على . وأن المساهمة فى قناة السويس التى وجدت رأس المال والتأمين من جانب انجلترا وفرنسا ، أصبحت العلاقة الواضحة والاكيدة على تحالف الدولتين ولهما نفس المصالح المشتركة من أجل رخاء هذا المشروع العالمى والسلمى ومن أجل رخاء مصر » (١) .

ويذكر دى لسبس فى مجال آخر أن انجلترا قد ارتكبت خطأ جسيماً ضد الشركة ويأمل أن يبدأ عصر جديد بين الشركة وانجلترا (٢) .

وهكذا يمكن القول بأن صفقة الاسهم قد وازنت النفوذ البريطانى و الفرنسى فى مصر إلى حين سنين عددا ( ١٨٧٥ — ١٨٨٢ ) وأوجدت أرضية مشتركة بإمكانية قيام تفاهم بين الدولتين للتنسيق بين مصالحهما الإستعمارية فى العالم بصفة عامة ومصر بصفه خاصة ، إلى أن تم ذلك عام ١٩٠٤ .

أما بالنسبة لاثر الصفقة على مصر ، فكانت بداية لمرحلة جديدة خطيرة فى

---

(1) Bulletin Decadaire, No. 146, 12.1.1876. pp. 1 - 2.

(2) Bulletin Decadaire, No. 163, 2. 7. 1876.

جاء ذلك فى التقرير المقدم للجمعية العمومية لحملة الأسهم للتصديق على تعيين ٣ أعضاء انجليز فى مجلس الادارة .

تاريخها ، فقد كانت هذه الصفقة الضربة القاضية للخديوى . وأكبر خطأ سياسى ومالى إرتكبه فى حياته . فمن الناحية المالية لأنه باع الاسهم بثمن بخث وتعهد فوق ذلك بدفع ٥٪ فوائد سنوية لهذا المبلغ حتى ١٨٩٤ . وبعبارة أخرى كانت الحكومة الإنجليزية دائنة تسترد مبلغها بالتقسيط بعد أن استولت على أسهم بلغت قيمتها ٢٤ مليون جنيه عام ١٨٩٦ ، وثلاثين مليـــون جنيه عام ١٩١٥(١). وسياسيا أصبح لإنجلترا مصلحة مزدوجة مالية وسياسية فى القناة تمهد السبيل لتدخلها الفعلى فى مصر . وقد فطن اسماعيل لمرامى السياسة الإنجليزية فذكر فى حديث له مع « بيتى كينجستون » سنة ١٨٧٦ : « إنى ماكنت أعتقـد قط أن انجلترا ترمى بشرائها أسهم قناة السويس وإرسالها موظفا كبيراً لفحص حساباتى وضع يدها على مصر(٢) ».

ويذكر أحد الكتاب الفرنسيين معلقا على الصفقة : « إن هذا العمل سياسى محض وهنا وجه الخطورة فيه ، فاذا لم يكن فى ذاته إحتلالا لمصر فانه الخطوة الأولى لهذا الإحتلال، والآن وقد أصبح لإنجلترا عميل يحتاج ١٠٠ مليون فرنك لتسوية ديونه فهى ان تتركه وشأنه ، فستراقب ماليته وتقرضه وتبذل له المال من جديد، وستطلب منه بطبيعة الحال ضمانات وتأمينات أخرى . وهكذا تحولت انجلترا من معارضة انشاء القناة الى العمل على إحتلالها(٣) ».

وليس أوضح وأصدق من تقرير « فارمان » (قنصل الولايات المتحدة فى مصر)

---

(١) محمد صبرى ـ تاريخ العصر الحديث ـ مصر ـ ص ١٠٥ .

(٢) المرجع السابق ص ١٠٥ ـ ١٠٦ .

(3) M. Sabry, L'Empire Egyptien.. etc, Op Cit., p. 165;
وراجع أيضا الرافعى ـ عصر اسماعيل جـ ٢ ص ٦٥

والذى بعث به الى حكومته فى يوليو ١٨٧٩ موضحا أسباب خلع اسماعيل ذكر فيه : « . . الطريقة التى أرغم بها الخديوى على دفع مبالغ لشركة قناة السويس الأمر الذى هو منشأ متاعب مصر المالية . فلقد كان إنشاء قناة السويس مجهوداً فرنسيا ولكنه لدرجة كبيرة تم بفضل الأيدى المصرية والأموال المصرية . ثم إن الغرض من حفر القناة كان تحويل قسم مهم من تجارة الشرق إلى مرسيليا بدلا من ذهابها إلى لندن وليفربول ولكن هذه المحاولة لم تنجح إلا نجاحا جزئياً ، ومع هذا فقد نظر الفرنسيون إلى القناة كأنها ملك لهم واعتقدوا على الأقل أن الواجب يقضى أن توضع القناة تحت سيطرتهم . فعندما باع الخديوى حصة مصر فى أسهم قناة السويس إلى انجلترا جرح بفعله هذا كبرياء الفرنسيين . ولقد كان الغرض من بيع هذه الأسهم خدمة مصالح الفرنسيين أصحاب سندات الديون . ومع ذلك فقد اعتبر هذا البيع ضربة شديدة موجهة ضد مصالح الأمة الفرنسية الوطنية . ولم تغفر فرنسا ذلك للخديوى أبداً . وما من شىء فعله الخديوى أو كان فى مقدوره أن يفعله منذ خريف ١٨٧٥ استطاع أن ينال رضاء الفرنسيين . ومن ذلك الحين انعدمت كل رحمة فى قلوبهم نحو مصر . وتأثرت جميع أعمالهم المالية بالعداوة التى شعروا بها نحو الخديوى »(١) .

أضاع اسماعيل بهذه الصفقة الخاسرة رأسمال عظيم القيمة فى شركة قناة السويس وعرض مصر للتدخل الأجنبى دون أن يحصل على أى فائدة من الثمن . فلم يكن ثمن الأسهم التى حصل عليها لتجدى فى إنقاذ خزانة الدولة من الإفلاس ، بالإضافة إلى خسارة مصر المالية الهائلة من بيع أسهمها .

---

(١) محمد فؤاد شكرى — مصر والسودان ١٦٣ .

ومن العجيب قول الخديوى فى بداية حكمه : « وإنى أريد أن تكون القنـاة ملكا لمصر لا أن تكون مصر ملكا القناة »(١) .

ويصف الدكتور محمد صبرى عملية شراء الأسهم أنها بمثابة إعـلان عن غزوة صليبية جديدة ، شرع فيها الإمبريالزم البريطانى داخل أفريقيـا تحت اسم رجال المالى والمبشرين فإن عامى ١٨٦٩ ، ١٨٧٦ — يقصـد عام إفتتـاح القنـاة وعام الإرتباك المالى فى مصر — يوضحا علامة تحول جديد ؛ فالدبلوماسى ورجل المال وجدا من الآن فصاعداً سببا مشتركا فى إتحادهما ، وأندفعا سوياً عـــبر الأحداث(٢) .

فلقد كان منح إمتياز حفر قناة السويس بداية لعصر الإسراف بلغ على مدى ٢١ عاما فوصل مايقرب من ٩٠ مليون جنيه إسترليني وأدى إلى أفلاس الخـزانة المصرية . أما بالنسبة لأوربا فقد لاحت الفرصة لإستغلال الأموال بعائدسريع وأرباح مرتفعة وخيالية ، ورجال الصناعة فرصتهم لإستيراد المواد الخام الرخيصة لإعادة تصنيعها وتصديرها بأثمان غالية . ووجد هؤلاء فى مصر حقلا مثالياً : « ideal field » لممارسة مواهبهم وإرضاء جشعهم(٣) .

ومارس رجال السياسة أيضاً نشاطهم . وكانت الصفقة فاتحة عصر جـديد فى الصراع على النفـوذ فى مصر . وأصبـح نشاط كلا الطرفـين — الفرنسى والبريطانى — محورها فى السنوات التالية للصفقة ( ١٨٧٦ — ١٨٨٢ ) .

---

(١) عبد الرحمن الرافعى ـ عصر اسماعيل ج ٢ ص ٦٤ ـ ٦٥ .

(2) Sabry. M ; L'Empire L'Egyptien, Op. Cit. p. 166.

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. London. 1970. p. 8.

وكانت إنجلترا من الناحية الإستراتيجية ترى أن أمنها يتحقق بعدم وجود أى قوه فى مركز تستطيع فية إغلاق القناة أمام سفنها . وقد كان الفرنسيون فى مركز يستطيعون فيه القيام بمثل هذا العمل ، مالم :ـــ

١ ـــ يوازن النفوذ الفرنسى فى مصر بنفوذ بريطانى . أو

٢ ـــ إحلال النفوذ البريطانى محل النفوذ الفرنسى ، أو

٣ ـــ أن تحل إدارة دولية محل النفوذ الفرنسى . أو

٤ ـــ إذا تم تحييد النفوذ الفرنسى عن طريق إدارة دولية مباشرة فى شكل أحياء السيادة التركية الفعلية(١) .

إلا أن القناه جعلت من المستحيل على بريطانيا ترك مصر وحدها . بل إن القناة كانت سببا فى صعوبة تحييد مصر دون أى شكل من الإدارة الدولية . فمن قبل كان محتملا تحييد مصر عن طريق إبعاد النفوذ الأجنبي عنها . ولكن الآن بعد أن إزداد نفوذ الدول الأجنبية فى مصر ، وأصبح يتخذ شكل دولة داخل دولة : « imperium in imperio » ، فيمكن عندئذ فقط موازنة نفوذ الدول عن طريق زيادة النفوذ لقوة أخرى ، أو قيام إتحاد لنفوذ الدول : « Consortium of powers » . أو عن طريق إستبعاده نفوذ إحدى الدول وإخلال آخر محله (٢)

وكانت ديون اسماعيل هى السبب فى تعاظم تدخل النفوذ الأجنبى فى مصر ، بل كانت علامة بارزة بعد السنوات التالية لإفتتاح قناة السويس ، والسبب الحقيقى لهذا التدخل هو وجود قناة السويس نفسها(٣) .

(1) Marlowe, Anglo - Egyptian Relations ( 1800 – 1953 ) Lond. 1954, pp. 72 – 73.

(2) Ibid.

(3) Ibid.

ورغم أن دى لسبس كان يأمل فى أن يكون هناك توازن للمصالح الفرنسية والإنجليزية فى مصر ، فقد كان قبل ذلك ينتابه الاحساس بالإنتصار على إنجلترا بعد أن نجح فى تخطى العقبات السياسية وتنفيذ مشروعه، ثم ها هى انجلترا تعود اليه صاغرة وتحصل على أسهم قناة السويس ، والمديح ينهال عليـــه فى مجلس العموم البريطانى وفى المراسلات الدبلوماسية ، تم كل ذلك فجأة . وكان شراء انجلترا للأسهم مرحلة فى انهاء الصراع بين الشركة وانجلترا ، وفى هذا نجاح كبير لدى لسبس . ولكن هذا النجاح لم يغير من الحقائق السياسية والإستراتيجية شيئاً . تلك الحقائق تتمثل فى أن محصلة إنجازاته يجب أن تكون فى يد انجلترا من الناحية الاستراتيجية ؛ يعنى ذلك الإذعان الفرنسى الكامل للاحتلال الانجليزى لمصر .

ولم يكن إفتتاح قناة السويس فى حد ذاته ليضعف فكرة تحييد مصر neutralizing Egypt ، وهى السياسة التى إتبعتها انجلترا منذ مطلع القرن التاسع عشر . وهى من وجهة النظر البريطانية بديل تفضله على الاحتلال الانجليزى لمصر . وكان ذلك نتيجة لعوامل ثلاثة : —

١ — إزدياد ضعف الامبراطورية العثمانية .

٢ — إزدياد سياسة النهب للمصالح المصرية متجلية فى أصحاب الديون من كافة الدول .

٣ — إفتتاح قناة السويس — من وجهة نظر بريطانيا — يضعف سياسة التحييد .

وكان هذا دافعاً لحكومة الأحرار للبحث عن بديل للاحتلال العسكرى . فكانت قناة السويس ظاهرياً هى أقل العوامل الثلاثة فى تحديد مجريات الاحداث فى مصر فيما بين عامى ١٨٧٥ - ١٨٨٢ . إلا أنه فى واقع الأمر فإن وجود قناة السويس كان أقوى الدافع ، فكان أقوى من مصالح حملة الاسهم والدائنين

بالنسبة التورط البريطانى المتزايد فى الشئون المصرية منذ عام ١٨٧٦ ، وهو العام التالى لشرائها أسهم قناة السويس . لأن الخوف على قناة السويس كان هو الدافع الرئيسى والعامل الحاسم وراء الاحتلال الانجليزى لمصر . وأن حقيقة كون الحكومة البريطانية أكبر مساهم فى شركة قناة السويس ، لم يكن له علاقة وارتباط بتلك الحقيقة . وما حدث عام ١٨٨٢ وعام ١٩٥٦ لم يكن القصد منه حمايه حملة الاسهم البريطانيين ، وإنما هو حماية المواصلات البريطانية(١).

وهنا يتبادر إلى الذهن سؤال عن السبب فى عدم التعجيل بإحتلال إنجلترا لمصر ، وكانت كل الدلائل تشير إلى ذلك ؟

كان دزرايلى فى ذلك الوقت لايرى فى إحتلال مصر وسيلة ناجحة لدرء خطر الروسيا عن منطقة الشرق الأدنى . فكان يعتقد ، أنه إذا أخذ الروس الاستانة ففى استطاعتهم إجتياح سوريا ويصلوا إلى مصب النيل عندئذ لاتكون هناك فائدة من أخذ مصر . وحتى قوات انجلترا البحرية لاتستطيع تعزيز مركزنا فى مثل ذلك الموقف ، وأن الناس الذين يتكلمون بمثل هذه الطريقة يجهلون الجغرافيا تماما ، فالاستانة لا مصر ولا قناة السويس هى مفتاح الطريق للهند » :

« Constantinople is the key of India and not Egypt and the Suez Canal ،(٢)

وهكذا كان دزرايلى يرى أن إحتــلال انجلترا لمصـــر وقناة السويس فى الوقت الحاضر ان يفيده كثيراً بل سيفسد الى حد كبير علاقات انجلترا بفرنسا(٣).

(1) Marlowe, the making of Suez Canal, pp. 310 - 311.

(2) Buckle, Op. Cit., T. I., P. 84. Cf. Seaton - Watson, Op. Cit., p 98.

(٣) محمد مصطفى صفوت — انجلترا وقناة السويس ص ٦٢ — ٦٣.

وكانت الحكومة البريطانية تسعى الى تدعيم نفوذها فى مصر سياسياً ومالياً فى هذه المرحلة . وأكد لورد دربى بأنه لم يكن هناك شىء يشغله أكثر من ايجاد نفوذ انجليزى فى مصر . وانه لم يكن يهم انجلترا سوى حرية المرور لها ولبقية الدول ليس أكثر من ذلك. ولكن خيال دزريلى لم يكن محدوداً، ولكنه لم يعبر عن ذلك الا بعبارات غامضة وغير صريحة . ففى الوقت الذى كان دزريلى نفسه قد قام بتأمين قبضة انجلترا على القناة ، لم يحاول خلال فترة حكمه أن يتعدى مرحلة الادارة الثنائية ، رافضاً كل الاقتراحات الرامية الى حرمان فرنسا من نصيبها . وأن انسحاب فرنسا كان عملا نابعا منها . فبعد موت دزريلى رفضت فرنسا المساهمة فى العمليات العسكرية التى حطمت ثورة عرابى ، وقد فهم دزريلى طبيعة الروح التى يجب على رجال السياسة البريطانية أن يوجهوا بها المشكلات المصرية . وهى الروح التى مارسها كرومر بعد ذلك على الوجه الاكمل(١) .

ويؤكد هوسكنز أن موقف انجلترا تجاه كل من مصر وروسيا قد تناوله التغيير نتيجة لأحداث ١٨٧٥ — ١٨٧٦ ، فقد أخذ طريق الهند يحظى بالإهتمام بعد أن كان مهملا . وترددت مسألة ضرورة اخضاع القناة للسيطرة البريطانية وحمايتها براً حتى لاتكون تحت رحمة أى حاكم مصرى قد يصبح حليفاً لأعداء انجلترا قبل أن تتخذ احتياطات واجراءات حماية القناة طريق الهند . فامتلاك جبل طارق ومالطة وعدن لاقيمة له بالمقارنة بامتلاك انجلترا وسيطرتها على قناة السويس نفسها وتقوية هذه السيطرة(٢).

---

(1) Buckle, Op. Cit., Vol. 5. pp. 453 - 454.

(2) Hoskins, Op. Cit. pp 474 - 475.

# الباب الرابع

## الاحتلال الانجليزى لقناة السويس
## وموقف الدول الكبرى

( ١٨٧٦ — ١٨٨٢ )

# الفصل الأول

## التمهيد لإحتلال قنـــاة السويس

### ومســـألة حيـــادها

— في أعقاب صفقة الاسهم :

- المنافسة الانجليزية الفرنسية في مصر .
- سياسة إنجلترا تجاه الروسيا والدولة العثمانية ومصر .
- آسيا الصغرى الخط الدفاعى الاول عن قناة السويس .
- إحتلال قبرص ١٨٧٨ لتأمين قناة السويس .
- دزرايلى يفكر فى احتلال مصر عام ١٨٧٩ .

— تطور مسألة حياد قناة السويس :

- قبل افتتاح قناة السويس للملاحة .
- إبان الحرب البروسية — الفرنسية .
- فى مؤتمر الحمولة الدولى ١٨٧٣ .
- موقف ملاك السفن والتجار الانجليز من حياد القناة .
- حياد القناة إبان الحرب الروسية التركية (١٨٧٧) .
- دى لسبس وحياد قناة السويس .
- رأى الساسة ورجال القانون والاقتصاد فى مسألة حياد القناة .

سلّم الجميع سواء فى داخل انجلترا أو خارجها بأن صفقة الأسهم كانت مقدمة لنوع من السيطرة البريطانية على مصر . وقد عبّر حزب الأحرار البريطانى عن مخاوفه، بينما شجعت خطب دزرايلى - المسهبة فى مجلس العموم - الشعب البريطانى على تأييد وجهة نظره . فقد كان هدف سياسة دزرايلى تجاه منطقة الشرق الأوسط هو تحقيق السبق على فرنسا فى مجال النفوذ أكثر من مسألة قيامه باحتلال مصر . والعمل فى نفس الوقت على تدعيم تماسك الإمبراطورية العثمانية .

ولكن إنشاء قناة السويس أدى إلى إعادة النظر فى هذه السياسة التقليدية ، فقناة السويس كما رأينا قد غيرت جغرافية العالم التجارية ، وغيرت من التخطيط السياسى والإستراتيجى البريطانى . فقد حوّلت بريطانيا أسطولها من المحيطات التى لها السيادة عليها إلى مجرى ملاحى ضيق لاسلطان لها عليه . ومن هنا كان عليها حماية وضمان هذا الممر الملاحى الذى لايستطيع « رجل أوربا المريض » أن يضمنه طويلا . وأصبح حتماً أن تشغل مصر مكان تركيا « كمركز جذب » فى سياسة إنجلترا تجاه الشرق الأوسط . وقد أدت الأحداث السياسة والمالية والثورة العسكرية إلى سرعة السيطره البريطانية على مصر . ومن العجيب أن يتم الاحتلال على يد حزب الأحرار البريطانى ، الذى عارض الإحتلال .

إتخذت إنجلترا من بعثة كيف طريقاً يمهد لها السبيل للتدخل فى شئون مصر . وأولت هذه البعثة عناية كبيرة واختارت أعضاءها إختياراً دقيقاً . وقد أثارت هذه البعثة ردود فعل قوية فى فرنسا فقد نظرت إليها على أنها مقدمة للسيطرة البريطانية على الادارة المصرية . وربطت الدوائر السياسية الفرنسية بين نشاط بعثة كيف وجهود « إليوت » ، الذى حاول بعد صفقة الاسهم أن يحصل لمؤسسات ماليه إنجليزية على إمتياز السكك الحديدية والتلغراف وميناء الإسكندرية

والسويس الجارك . وحاول اسماعيل عبثاً الدفاع عن صفقة الاسهم بقوله إنها مجرد صفقة مالية لاتهدف الى شيء آخر، مبدياً تفضيله التعامل مع البنوك الإنجليزية التى هى على استعداد لاعطائه أحسن الشروط . كما كان اسماعيل يرفض خلع الصبغة السياسية على هذه المشروعات وأوضح أنها أقل خطورة بالنسبة لمصر من السيطرة الفرنسية المطلقة على قناة السويس(١).

لهذا نشط التنافس بين النفوذ الانجليزى والنفوذ الفرنسى فى مصر وامتد أثره إلى حاشية إسماعيل وبلاطه ففريق إنقاد للنفوذ الانجليزى وآخر مال للنفوذ الفرنسى(٢) وأراد اسماعيل أن يستغل إزدياد المصالح البريطانية فى مصر لمصلحته وذلك بضرب النفوذ الفرنسى بالنفوذ الانجليزى(٣) . وسعت الحكومة الفرنسية هى الأخرى بإيفاد بعثة إلى مصر ، فأرسلت أوتريه Outré — قنصل فرنسا العام السابق بالقاهرة — لتوازن نشاط بعثة كيف وإحباطها من جهة أخرى بالإضافه الى إعادة النفوذ الفرنسى إلى تفوقه السابق لعام ١٨٧٠ . فالحكومه الفرنسيه كانت تدفعها الرغبه فى الثأر من انجلترا للدور الذى لعبته فى مسألة قناة السويس(٤).

كذلك سارعت كل من إيطاليا والنمسا بإرسال مندوبين فى مهمة خاصه إلى مصر(٥). وباءت بعثة كيف بالفشل، ورفض اسماعيل مقترحاتها الخاصه بالاشراف على الماليه المصريه ، وغادر كيف مصر . ووافق اسماعيل على تعيين «رفرز ولسون»

---

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى ـ المسألة المصرية ص ٣١ ـ ٣٢ .

(٢) الرافعى ، عصر اسماعيل جـ ٢ ص ٦٨ .

(3) Marlowe, the making of Suez canal p. 311,

(٤) احمد عبد الرحيم ، المسألة المصرية ص ٣٧ .

(5) Marlowe, the making of Suez Canal. Op. Cit p. 311.
وراجع أيضا : احمد عبد الرحيم ، المسألة المصرية ص ٣٢ .

Rivers Wilson الإنجليزى، مستشاراً ماليا . واعتزمت الحكومة الفرنسية معارضة مسعى الحكومة الانجليزية ، فأوفدت « فيليه » Villet ليعاون اسماعيل على تنظيم ماليته وليوازن النفوذ الإنجليزى حتى لا تترك لإنجلترا الإنفراد بالتدخل فى شئون مصر . لذا نجد فيليه يقدم مشروعا أبدى اسماعيل ميلا للأخذ به . عندئذ إستاءت الحكومة الإنجليزية ولوحت لإسماعيل بأنها ستنشر تقرير لجنة كيف ( الخاص بحالة مصر المالية ) . فإحتج اسماعيل على ذلك . وسأل أحد النواب فى البرلمان البريطانى : متى ينشر التقرير ؟ فأعلن دزريلى فى مجلس العموم البريطانى فى جلسة ٢٣ مارس ١٨٧٦ : « أن الخديوى هو الذى يمانع فى ذلك بسبب إحساسه بالفوضى الناشبة فى ماليته المضطربة » . وكان هذا الجواب أشد خطورة من نشر التقرير نفسه ، لأنه ترك للأذهان فرصة تصور الحالة المالية المصرية . وكان من نتيجة هذا التصريح المغرض لدزريلى حدوث تدهور سريع فى قيمة السندات المصرية(١) .

وبإزدياد الحالة المالية سوءاً إستجاب اسماعيل لمطالب الدائنين، وأصدر مرسوما فى ٢ مايو ١٨٧٦ بإنشاء « صندوق الدين » الذى كان أول هيئة رسمية أوربية أنشئت لفرض التدخل الأجنبى فى شئون مصر والسيطرة عليها ، وغل سلطة الحكومة المصرية فى شئونها المالية والإدارية . وهو أول إعتداء على إستقلال مصر السياسى والمالى . وأصبح بمثابة حكومة داخل حكومة (٢) .

---

(1) Sabry, M Op. Cit. pp. 173 – 4.

وراجع نص تقرير بعثة كيف فى :

Cave to Derby, 23. 3. 1876· Parl. P. Egypt 7 (1876).

(٢) الرافعى — عصر اسماعيل — ٢ ص ٦٩ — ٧٠ ؛ أحمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٤١ .

وهكذا لم يمر عام فقط على شراء انجلترا لأسهم قناة السويس حتى صدر مرسوم ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ لوضع النظام الذى قررته انجلترا وفرنسا لتسوية الدين العام وبه تبدأ فترة جديدة فى تاريخ مصر عرفت عادة بإسم : « الرقابة الثنائية » أو « The Dual control Le Condominium Anglo - Français »[1] وكان المراقبان اللذان وضع فى أيديهما مهمة الإشراف على مالية مصر وحكومتها ، متساويين تماما فى اللقب والرتبة والإختصاص[2]. واهتمت فرنسا بنمو نفوذها فى مصر وتدعيمه . وتابعت مراقبة درجة نمو هذا النفوذ فى ظل سياسة المراقبة الثنائية وقارنته بإستمرار بالنفوذ البريطانى ويتضح ذلك من الرسالة التى بعث بها فريسينيه — وزير خارجية فرنسا — إلى دى رنج ( قنصل فرنسا فى مصر ) يطلب منه موافاته بتقرير عن مدى نمو نفوذ فرنسا فى مصر[3]. تلك هى حالة مصر الداخلية بعد صفقة الأسهم .

٭ ٭ ٭

وإذا إنتقلنا لإلقاء نظرة على أحداث السبعينات من القرن التاسع عشر والتى أثرت تأثيرا مباشرا على مصر وقناة السويس ، لوجدنا تفاقم الثورة فى ممتلكات الامبراطورية العثمانية ( فى البلقان ) . فقد أعلنت روسيا الحرب على تركيا فى ٢٤ ابريل ١٨٧٧ . وكانت هذه الحرب أكثر خطورة على قناة السويس من

---

(١) الرافعى ، عصر إسماعيل حـ ٢ ص ٧٦ ، احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٤٢ .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى ، المسألة المصرية ص ٤٢ .

(3) Freycinét à De Ring, 8.2.1880, D.D.F. lére serie. T. 3. No. 17 et No. 137.

الحرب السابقة ( الفرنسية — البروسية ) ؛ لأن الأسطول الروسي كان مصدر خطر على المضايق التركية ، وبالتالي على موازين القوى البحرية في شرق حوض البحر المتوسط . بل كان أكثر الأساطيل قربا من قناة السويس ، وكان من أهداف السياسة الروسية القضاء على الدولة العثمانية والإشراف على المضايق والوصول للبحر المتوسط .

لذلك نجد سياسة دزريلي تقوم على أساس اهتمامه بآسيا الصغرى كخط دفاعي أول عن طريق الهند وكان يرى أنه لافائدة من إحتلال مصر إذا احتلت روسيا القسطنطينية . لهذا كان يفضل احتلال القسطنطينية على احتلال مصر(١)

ويتضح إهتمام دزريلي بقناة السويس عندما أثيرت مسألة الغزو الروسي للقسطنطينية . فقد ذكر لمجلس الوزراء أنه يفضل شراء ميناء في البحر الاسود ، وأنه يريد شيئاً شبيها بمالطة أو جبل طارق يستطيع عن طريقه تأمين البحر الاسود حتى لا يصبح مصدر تهديد مستمر لقوة انجلترا البحرية في البحر المتوسط . ولكن يبدو أن دزريلي كان مبالغا في تخوفه من الروسيا ، فقد علق مثلا سيتون واطسون(٢) . على مخاوف دزريلي هذه بقوله : « لو اطلع ( دزريلي ) على المراسلات السرية بين جورتشاكوف — وزير خارجية روسيا — وشوفالوف ، سفير روسيا بلندن — لوجد أن المسألة المصرية لم تحظ الا بقدر قليل من اهتمامهما » (٣) .

كذلك أيدت الملكة فكتوريا إتجاهات دزريلي بعدم السماح للروسيا بإحتلال القسطنطينية التي هي مفتـــاح مصر ، وأنها لو سمحت لروسيا

---

(1) Seaton - Watson, Op Cit. p. 109.

(٢) سيتون واطسون ، أستاذ الدراسات الصقلبية بجامعة لندن .

(3) Ibid, pp. 98 - 99; 192.

بذلك لكان فيه قضـــاء على مركز بريطانيا كواحدة من الدول الكبرى .
وهاجمت الملكة جلادستون لتجاهله المصالح الحيوية للبلاد . وهاجمت لورد دربى
الذى عارض سياسة دزريلى وهـــددت الملكة ( فى منتصف يونية ١٨٧٧ )
بإحلال لورد ليونز — سفير انجلترا بباريس — محل دربى فى وزارة الخارجية(١)
وقد دعت الملكة دزريلى للضغط على دربى لإظهار سياسة أكثر تشدداً مع روسيا
فلقد ذكرت فى رسالة لها — بتاريخ ٢٧ يونيه — أن سمعة إنجلترا بدأت تنحدر
وأن السيطرة البريطانية بدأت تنحصر ، وإذا ما وصل الروس إلى القسطنطينية
فسوف يكون ذلك مبعث لوم عنيف للحكومة ومثار مهانة تنال الملكة مما يجعلها
تفكر جدياً فى الإعتزال . وإقترحت أن يجمع كل معاونيه ومؤيديه فى كل من
المجلسين ويعلن أمامهم أن الامبراطورية فى خطر وليس المسيحيين فقط ، هناك
فى البلقان ، وعليه إدانة هذه الحرب التى يشنها الروس — الذين تعتبرهم الملكة
أكثر همجية من الأتراك — وأن عليهم أن يلتفوا حول ملكيتهم ومن ثم فسوف
يحصل على أغلبية قوية تسانده فى كل ما يريد إتخاذه من إجراءات . ويمكن
عندئذ أن ينذر روسيا بالتوقف عند حد معين . وعامل الوقت هو الفيصل فى
ذلك الأمر . وعليه التصرف بأسرع ما يمكن ، وإلا فسيجد الروس يدقون
أبواب القسطنطينية ، ويحطمون مجد الإمبراطورية العتيد(٢) .

وفى هذه الفترة كان الرأى العام السائد فى انجلترا أن روسيا تسعى للوصول

---

(1) Ibid. pp. 197 - 8.

(٢) عبد الرحمن على خليفة : دزريلى ، دراسة فى الفكر السياسى الإنجليزى أثناء القرن ١٩ . رسالة دكتوراه فى فلسفة السياسة غير منشورة ، ومن جامعة الاسكندرية إشراف عبد المعز نصر ( ١٩٧٣ ) ص ٢٦٣ — ٢٦٤ .

إلى الجنوب وإيجاد مخرج لها تجاه المياه الدافئة ، فيذكر « ميدلكوت » أنه عندما عادت المسألة الشرقية للظهور ( ١٨٧٥ ) لم يكن قد مضى على إفتتاح قناة السويس للملاحة سوى ستة أعوام . وكان الوقت مبكراً بالنسبة للإنجليز لحساب أثر قناة السويس العميق على السياسة البريطانية . ولكن فى عامى ١٨٧٦ ، ١٨٧٧ ظهرت فى انجلترا دراسات عديدة ملأت الصحف والكتيبات إتسمت بموجة من الخوف الشديد والتوجس من قوة روسيا والشك فى نواياها تجاه مهاجمة قناة السويس(١) . كذلك كتب « هوسكنز » أنه قد ظهر فى هذه الفترة مشروع إنشاء خط حديدى داخل العراق لمنع وصول الروس وتغلغلهم فى الخليج العربى وجاء فى تقرير مقدم لإتحـــاد شرق الهند فى عام ١٨٧٧ : أن المسألة الشرقية بالنسبة لإنجلترا إنما هى مسألة « روسية — هندية » لضمان أمن الهند بأى ثمن ، عن طريق ضمان حياد القسطنطينية وبرزخ السويس لأنه يؤثر فى الطريق للهند (٢) .

وكانت الروسيا ترى أن الهند هى بمثابة « عقب آشيل » بالنسبة لإنجلترا(٣) . وكانت روسيا عندما أعلنت الحرب على تركيا قد وضعت فى تقديرها أن القوة الكبرى الوحيدة فى المنطقة هى بريطانيا . وقد تقوم باحتلال « غاليبولى » Gallipoli التى تتحكم فى مضيق الدردنيل وكريت وتحويل مصر إلى دولة تابعة لبريطانيا (٤) .

---

(1) Medlicott, The Congress of Berlin and after. Lond. 1938. pp. 6 - 7.

(2) Hoskins; Op. Cit pp. 436 — 437.

(3) « a Russian paper was quoted as saying that India is the Achille's Heel where England is most Vulnerable». Ibid.

(4) Seaton — Wat on, Op. Cit. p. 170.

ولذلك نجد دزريلي ، الذي خشي تقدم الروسيا وتهديدها لآسيا الصغرى وقناة السويس ، يقترح على مجلس الوزراء ( في ٢١ ابريل) القيام بإحتلال مضايق الدردنيل كضمان مادى ضد الروسيا في حالة إحتلالها للقسطنطينية ، إلا أن دربي عارضه وأصر على ضرورة أخذ موافقة الباب العالي المبدئية . كذلك عارض « سولسبري » Salisbury هذا الإجراء باعتبار أن هذا العمل سيضعف التحالف مع تركيا(١) ، وكان دربي يحبذ عملا مشتركا ، واستفسر من شاقالوف عما إذا كانت الروسيا تنوى حصار مصر ، فرد عليه السفير الروسي بأن ذلك « مجرد خيال » Pure Phantasy (٢) .

وكان ذلك في أعقاب الشائعات التي إنتشرت في ذلك الوقت بأن روسيا تنوى إدخال مصر في غمار الحرب ، وأنها تنوى محاصرة الشواطىء المصرية بأسطول البحر المتوسط ، أو هي تنوى أخذ أرمينية مفتاح سوريا ، وسوريا مفتاح مصر ، ومصر مفتاح أفريقيا (٣) .

وكانت الحرب الروسية التركية أول تهديد فعلى للقناة واختباراً عملياً لحيادها .

وإزاء تلك الأخطار المحيطة بالقناة ، إبان الحرب الروسية التركية ، سارع لورد دربي بإرسال مذكرة في ٦ مايو ١٨٧٧ إلى جورتشاكوف ( وزير خارجية روسيا ) عن طريق سفيره بلندن ( شوفالوف ) يوضح له أهمية النقاط الواردة بمذكرته وتأثيرها على مستقبل العلاقات الإنجليزية الروسية . فقد أعلنت

(1) Ibid. pp. 170 — 171.

(2) Ibid. p. 172.

(٣) محمد صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ص ١٢٤ .

الحكومة البريطانية حيادها منـــذ بداية الحرب ، إلا أن حكومة جلالة الملكة أوضحت أنها ترغب فى ألا يساء فهم موقفها أو اتجاهاتها بالنسبة لسير العمليات الحربية واتساع نطاق الحرب ، وحتى تظل على موقف الحياد يجب مراعاة النقاط الثلاث الآتية :

أولا : ضرورة بقاء المواصلات بين أوربا والشرق عبر قناة السويس ، وأيضاً منطقة الإقتراب من القناة ، مفتوحة ولعدم تعريضها للخطر ، وأن أى إعاقة للملاحة سيعتبر تهديداً للهند ، وضربة خطيرة لتجارة العالم ، وألا يقوم أحد من المتحاربين بمهاجمة أو إحتلال مصر حتى لو كان احتـــلالا مؤقتاً من وجهة النظر الاستراتيجية ، لأن هناك مصالح مالية وتجارية كبيرة للدول الأوربية فى القناة ولن تسكت الدول المحايدة على ذلك العمل .

ثانيـا : إن أهمية القسطنطينية من وجهة النظر السياسية والحربيــــة والتجارية ليست فى حاجة إلى التأكيد أو البرهان ولا يمكن للحكومة البريطانية النظر اليها بعدم إهتمام ، ولا تسمح الحـكومة البريطانية بسقوط هذه العاصمة التى لها مركزها وأهميتها فى أيدى أخرى غير أصحابها . كما ترى الحـكومة أن الوضع الحالى للبسفور والدردنيل والذى صدقت عليه دول أوربا ، إذا تعرض لأى تغيير فسيترتب على ذلك نتائج خطيرة .

ثالثـا : هناك مصالح أخرى أيضاً فى الخليج العربى والذى من واجب الحكومة البريطانية حمايتها (١) .

---

(1) Derby to comte Schouvaloff, Lond., 6 5. 1877, Bulletin Décadaire, No. 199, 2. 7. 1877. pp. 2 – 3.

نشرت صحيفة شركة قنـاة السويس النص الـكامل لخطـاب دربى إلى شوفالوف ، بينما نشرت الوثائق الفرنسية : D. D. F. ملخصاً فقط لهذه المذكرة. راجع :

وكانت هذه المذكرة بمثابة إنذار للحكومة الروسية . كما يتضح أيضاً من ترتيب أولويات النقاط الاستراتيجية الهامة التى يجب على الحكومة الروسية مراعاتها أنها بدأت بقناة السويس ثم القسطنطينية والمضايق ثم الخليج العربى . وأرسلت الحكومة البريطانية نسخة من هذه الخطابات إلى حكومات فرنسا وتركيا وإدارة شركة قناة السويس .

وقد أثارت هذه المذكرة مخاوف الحكومة الروسية ، فسارع سفير روسيا بانجلترا ، متأثراً بموقف الحكومة البريطانية ، بالسفر إلى سانت بطرسبورج لأنه كان يأمل فى تحسين العلاقات الروسية البريطانية وأن يعرض على القيصر وجهة نظره وتفسيراته بالتفصيل للموقف الذى خلفته مذكرة ٦ مايو ١٨٧٧ . ولم يضيع شوفالوف وقته وعاد إلى لندن ثانية فى ٨ يونيه ومعه مذكرة طويلة لتسليمها إلى لورد دربى(١) .

وردت الحكومة الروسية على مذكرة لورد دربى بأنه ليس فى نية الحكومة الروسية حصار قناة السويس أو تعريض الملاحة فيها للخطر بأى شكل من الأشكال ، لأنها تعتبر قناة السويس طريق عالمى مهم لتجارة العالم . ويجب أن يكون بعيداً عن كل هجوم وأن مصر وباعتبارها جزء من الدولة العثمانية من المحتمل مشاركتها مع الجيش التركى ، وبالتالى فإن الحكومة الروسية تعتبر نفسها عند ئذ فى حالة حرب مع مصر . وفى نفس الوقت فان الحكومة الروسية لاتنسى المصالح الأوربية الموجودة فى هذا البلد ولا المصالح الإنجليزية على وجه

---

Duc Decazes à La Flo ( سفير فرنسا بروسيا ), 21.5.1877, D. D. F.= 1 ére Série. T. ii No. 171.

(1) Seaton – Watson, Op. Cit. p. 192.

الخصوص ، وعلى ذلك فلن تدخل مصر فى نطاق عملياتها العسكرية (١) .

أما بخصوص الإستيلاء على القسطنطينية فقد أوضحت المذكرة الروسية ، أن ذلك متوقف على تركيا ، وأنه ليس فى نية الروسيا إحتلال القسطنطينية . ولا يمكن التنبؤ بمستقبل الحرب . أما بالنسبة للمناطق — الدردنيل والبسفور — والتى تشكل ممراً حيوياً بين بحرين كبيرين ، يهم مصالح العالم كله فإنه من مصلحة السلام والتوازن الدولى حسم هذه المسألة عن طريق إتفاق عام على أساس ضمان أكيد ومطمئن .

كما أوضحت المذكرة أن روسيا ليس لها مصلحة فى مضايقة إنجلترا فى ممتلكاتها بالهند أو فى طريق مواصلاتها (٢) .

هذا وقد اتخذت السياسة الإنجليزية موقفاً حاسماً إزاء روسيا والدولة العثمانية عندما تولى سولسبورى وزارة الخارجية البريطانية (فى مارس ١٨٧٨) — بعد استقالة لورد دربى — فكان سولسبورى يمقت الدولة العثمانية ويرى أن وجودها كدولة ضعيفة من شأنه أن يعرض مصالح بريطانيا للخطر ورأى أن خير حل هو استبعاد الدولة العثمانية من شرقى أوربا وتقسيم ممتلكاتها . وبذلك وضع حداً نهائياً للسياسة الإنجليزية التقليدية نحو الدولة العثمانية . وكان هدف سولسبورى هو حماية مصالح بريطانيا الهندية والإمبراطورية بإحتلال مصر وقناة السويس ،

---

(1) Gortshakoff à Derby, Saint – Petersbourg, 18/30. 6. 1877, Balletin – Décadaire. No. 199. p. 2.; Cf. Le General Le Flô à Duc Decszes, St. Petrs. 9.6. 1877. D. D. F. le e serie. T. 2. No. 182.

(2) Ibid.

أو إحدى جزر البحر المتوسط مثل كريت أو قبرص للوقوف أمام أطماع الروس خاصة بعد فشل مساعى انجلترا فى تكوين عصبة من دول البحر المتوسط (انجلترا وفرنسا وايطاليا)، الوقوف أمام النفوذ الروسى من الإمتداد والوصول للبحر المتوسط(١).

وحدد سولسبورى سياسته فى أربعة مواقف، منها ضمان حرية وأمن المرور فى المضايق وحصول انجلترا على قاعدتين بحريتين مثل ليمنوس Lemnos وقبرص أو على الأقل ميناء مثل ميناء الاسكندرونة ولو مؤقتاً من أجل التأثير المصرى(٢).

أما بالنسبة لسياسته تجاه المسألة المصرية فقد عبر عنها بقوله: «إما أن ننسحب أو نحتكر أو نشارك. فإذا إنسحبنا فإن ذلك معناه أن نترك فرنسا تسيطر على طريقنا إلى الهند. وإذا إحتكرنا فإن ذلك قد يفضى بنا إلى المخاطرة بالحرب لهذا قررنا المشاركة»(٣).

لهذا إهتم سولسبرى بإيجاد تسوية للموقف بدون إثارة عداوة فرنسا ومنعها فى نفس الوقت من العمل منفردة فى مصر.(٤)

أما لايارد (Layard) سفير إنجلترا بالإستانة، فكان يرى أن إمتلاك روسيا

---

(1) Lowe, C J. Salisbury & the Mediterranean (1886 - 1896) pp. 1 - 2.

(2) Seaton - Watson, Op. Cit. pp. 376 - 377.

(3) « You may renounce or monopolize or share .. » Taylor, Op. Cit. p. 287.

(4) Deighton, H. S. The I mpact of Egypt on Britain, Astudy of public opinion. Holt, Political and Social Change Op. Cit. p. 244

المضايق التركية يخدم نواياها العدوانية تجاه الهند لأنه فى استطاعة أسطول الروسيا عندئذ الإندفاع فى أى لحظة عبر الدردنيل ومهاجمة قناة السويس(١). واقترح لايارد على دزريلى احتلال إنجلترا لشبه جزيرة غاليبولى كضمان مادى يظل فى يدها حتى نهاية الحرب. وأن إرسال أسطول إلى القسطنطينية سيجعل روسيا تفكر فى الإنسحاب(٢). واعتقد لايارد فى أهمية الطريق البرى عبر العراق، وأنه أهم من قناة السويس التى يمكن لأى سفينة معادية محملة بشحنة من المتفجرات سدها. وأن أى جاسوس روسى يمكنه نسف قناة السويس وأن الطريق عبر شمال سوريا قد يصبح يوماً طريقاً برياً عظيماً، وعلى بريطانيا تأمين السيطرة عليه(٣).

هذا وقد أثار خطر انهيار تركيا بوصول الجيش الروسى لمشارف القسطنطينية جزع إنجلترا فسارع دزريلى (فى ٢٣ يناير ١٨٧٨) بإصدار الأوامر للأسطول البريطانى بالتوجه للقسطنطينية، واعتمد البرلمان لدزريلى مبلغ ٦ ملايين جنيه. كما وافق مجلس الوزراء البريطانى على دعوة الإحتياط وبعثت حكومة الهند بسبعة آلاف جندى مروا عبر قناة السويس إلى جزيرة مالطة. وأعلنت حالة التأهب فى القواعد البريطانية فى البحر المتوسط واتجهت الأنظار إلى المواقع الإستراتيجية المختلفة فى شرقى حوض البحر المتوسط لكى تتخذ قواعد للعمليات العسكرية

---

(١) اختار دزرائيلى « لايارد » خلفاً لهنرى إليوت سفيراً بالاستانة ـ وكان تعيين لايارد فى رأى جلادستون لفتة طيبة للاتراك، راجع :

Seaton - Watson, Op. Cit p. 205.

(2) Ibid : p. 209

(3) Medlicot, Op. Cit. d. 19; Cf. Seaton - Watson, Op. Cit. p. 245.

ضد روسيا فى المستقبل والتى يمكن أن تقدم الحماية اللازمة لقناة السويس(١).

وفى هذا الوقت (٣ مارس ١٨٧٨) وقعت معاهدة صلح «سان استفانو» بين تركيا وروسيا ، حيث اعترفت فيها تركيا الروسيا بحرية المرور فى المضايق وإغلاق البحر الأسود أمام وجه أعداء الروسيا وقت الحرب(٢).

وقد أثارت هذه المعاهدة عاصفة فى انجلترا لأنها أعطت الروسيا مركزاً قوياً فى الشرق الأدنى لا يتفق وسلامة المواصلات الإمبراطورية إلى الهند . وطلبت انجلترا إعادة النظر فى شروط المعاهدة . وتدخل بسمارك لإنقاذ السلام وتم الإتفاق على عقد مؤتمر للدول الكبرى ببرلين برئاسة بسمارك وكان هذا المؤتمر بداية عهد توزيع الممتلكات العثمانية(٣).

وكان بسمارك فى الفترة السابقة لمؤتمر برلين يحث ساسة انجلترا على إحتلال مصر ، وكان من دعاة هذه الفكرة لأنه كان يخشى من قيام حرب أوربية تضطر ألمانيا للاشتراك فيها فوجد فى المسألة الشرقية وسيلة لإسترضاء الدول الكبرى . فكان من رأيه أن توافق إنجلترا على تفوق النفوذ الروسى فى شرقى البلقان واستيلاء روسيا على المضايق التركية ، فى نظير إستيلاء إنجلترا على قناة السويس

---

(1) M. De Moriy ( القائم بالأعمال الفرنسى بالاستانة ) à Waddington, Pére,, 25. 1. 1878, D. D. F. lèrie. T. 2. No. 333 et No. 246, 1878 ;

(2) Taylor, Op. Cit., p. 247;

ومحمد مصطفى صفوت ـ مؤتمر برلين والدول العربية ص ٤٢ .

(٣) استمرت أعمال مؤتمر برلين من ١٣ يونيه إلى ١٣ يوليه ١٨٧٨ وراجع : محمد صفوت مؤتمر برلين والدول العربية ص ٤٢ ، Seaton-Watson, Op. Cit. p. 98

ومصر ، وأن تستولى فرنسا على سوريا(١)

ورفض دزريلى عروض بسمارك لأنه كان يعتقد أن بسمارك يهدف إلى خلق سوء تفاهم بين إنجلترا وفرنسا من أجل مصر . إلا أن الدكتور محمد صفوت يؤكد أن بسمارك كان صادقاً فى عروضه على إنجلترا إبان الفترة من ١٨٧٧ — ١٨٨١(٢).

كما ساد فى هذه الفترة ، داخل إنجلترا نفسها، الرأى القائل بضرورة إحتلال إنجلترا لمصر وقناة السويس . ففى ١١ يوليو ١٨٧٧ كتبت إحدى بنات ملكة انجلترا لأمها تقول: « بأن كل من يحب انجلترا يتوق الى هذه الفرصة التى تسمح بوضع أقدام الإنجليز فى مصر»(٣).

وفى نفس الوقت يكتب دزريلى للملكة فكتوريا يقول لها « إن الباب العالى يميل لبيع سيادته على مصر »(٤).

ولكن دزريلى ظل متمسكاً بفكرته القديمة بتفضيل الإستيلاء على آسيا الصغرى بدلا من مصر .

---

(1) Le Marquis d'Harcourt (سفير فرنسا فى لندن) à Duc Decazes., Lond. 26. 1 1877. D D. F. lere. Serie. T. 2, No. 138.

(٢) بالنسبة لشكوك دزرائيلى فى نوايا المانيا إزاء المسألة المصرية . أنظر كل من : Seaton – Watson. pp. 97 – 8 وكذلك بحث محمد صفوت فى مجلة كلية آداب الاسكندرية – مجلد عام ١٩٤٨ عن « موقف المانيا إزاء الاحتلال الانجليزى لمصر . مخالفا لوجهات نظر سيتون واطسون .

(3) Seaton – Watson, p. 225,

(4) Ibid.

وعلى أى حال فقد نجحت الدبلوماسية الإنجليزية (قبل مؤتمر برلين مباشرة) فى تأمين منطقة شرق حوض البحر المتوسط إستراتيجياً وذلك عن طريق معارضة قيام بلغاريا الكبرى ثم حصولها على جزيرة قبرص من تركيا.

فقد كانت بريطانيا قد وضعت عينيها من قبل على كثير من المواقع الإستراتيجية فى شرق البحر المتوسط والتى يمكن أن تكون قاعدة أساسية تعمل منها ضد روسيا فى المستقبل وكذلك يمكن عن طريقها حماية قناة السويس فامتلأ خيال دزريلى (فى الفترة من فبراير الى مارس) بالمشاريع . فقد وجد بعد الدراسة أن مالطة غير مناسبة لبعدها عن القسطنطينية ومصر . ثم غير رأيه الى الحصول على بعض المحطات الارضية تتفق مع المصالح البريطانية بهدف تأمين التجارة ومواصلات أوربا مع الشرق بعيدة عن ظلال التدخل الروسى القائم . ولم يعترض على ذلك سوى لورد دربى ، الذى كان على وشك الإستقالة ، وقد سمع شوفالوف سفير روسيا فى لندن شائعات فى ٢٧ فبراير تقول ، أن انجلترا تنوى احتلال جزيرة كريت وميتلين Mytilene[1].

أما إقتراح احتلال جزيرة قبرص فقد ظهر وترتب له جمع الكولونيل هوم Home[1] ؛ بعد أن قام بدراسة أنسب المواقع الإستراتيجية فى حوض البحر

(1) D'Harcourt à Waddington, 5.4.1878, D. D. F. 1ère serie. T. 2 No. 283.

فهم داركورت ـ سفير فرنسا بلندن ـ من حديثه مع دزريلى أن الأخير سيتخذ بعض الاجراءات لحماية المصالح البريطانية بالاستيلاء وقد يكون جزيرة مثلا

المتوسط ، فوجد أن قبرص أصلح مكان لموقع استراتيجي في شرقي حوض البحر المتوسط(١).

وتتضح السياسة البريطانية التي حددها لورد سولسبري - وزير خارجية انجلترا - بالنسبة لجزيرة قبرص في المذكرة الرسمية التي بعث بها الى وادنجتون في ٧ يوليو ١٨٧٨ واعترف فيها: «بأن جهات عديدة ضغطت على حكومة جلالة الملكة لإحتلال مصر، أو على الأقل احتلال ضفتي القناة. وأنه كانت هناك توصية أخرى للحكومة البريطانية مشابهة ، توصي باحتلال بعض موانى الساحل السورى مثل الإسكندرونة . إلا أنه خشية أن يفسر ذلك على أنه إتجـــاه للحصول على الساحل الغربي لآسيا لذلك فضلنا أن نقبل من السلطان الإحتلال المؤقت لموقع أقل ميزة ، ولكنه في الحقيقة كاف للغرض وليس عرضة لإثارة المشاكل السالف ذكرها ، وهذا المكان هو جزيرة قبرص»(٢) .

وكانت هذه الجزيرة في نظر سولسبوري تخدم بريطانيا كنقطة انطلاق « Point of depart » ومكان للسلاح لحماية طريق الهند ، وقد تم الحديث منذ مدة على أساس أنها مناسبة كنهاية لخطوط الملاحة للسفن البخارية من انجلترا . وكقاعدة لخطوط السكك الحديدية المقترحة من شرق البحر المتوسط إلى الخليج العربي. ومن مميزات هذه الجزيرة وجود العديد من الموانى الواسعة يمكن بسهولة

---

= وطلب صرف النظـر عن الأماكن الآتية : غاليبولي وليمنوس وميتلين واستبعد الاسكندرية لأنها تعنى احتلال مصر . أما كريت فرأى أنها بعيدة عن الساحل السورى . كما استبعد الاسكندرونة . راجع :

Seaton - Watson., Op. Cit. pp. 324 — 326.

(1) Ibid.

(2) Hoskins, Op. Cit. pp. 439 - 441.

تحصينها واستخدامها كقواعد بحرية عسكرية وتجارية كما تخدم هذه الجزيرة قوة انجلترا وتكفى لحماية الخط الحديدى المقترح وكذلك حماية قناة السويس[١] .
ويذكر ميدلكسوت أنه من المحتمل أن تكون المناقشات بين أعضاء مجلس الوزراء البريطانى ، قد أثرت بلا شك على القرار المؤيد لإحتلال قبرص الذى تم التوصل اليه فى الفترة فيما بين ١٨ ابريل و ١٠ مايو ١٨٧٨ . وكان مجلس الوزراء فى نفس الوقت يرغب فى تجنب المشاكل مع فرنسا فى حالة استيلائه على سواحل سوريا [٢] .

وكان دزريلى قد اتخذ قراره بإحتلال جزيرة قبرص ، عندما إنهارت القوات التركية أمام الهجوم الروسى ، حتى تكون القوات البريطانية قريبة من آسيا الصغرى وسوريا[٣] .
هذا وقد بعث سولسبورى إلى «لايارد» — سفير انجلترا بالإستانة — فى ١٠ و ٢٤ مايو ١٨٧٨ مذكرة يقترح فيها موافقة السلطان على إحتلال انجلترا لقبرص. وتحت الضغط وتخويف السلطان بأن الإستانة مآلها إلى السقوط فى أيدى الروس، وأن الدولة العثمانية سوف يتم تقسيمها بين الدول الكبرى ، وأن انجلترا ستوقف جهودها الخاصة بإنقاذ الإمبراطورية العثمانية . عندئذ لم يجد لايارد صعوبة فى توقيع السلطان على الإتفاقية فى ٤ يونيه ١٨٧٨[٤] . وبعث دزريلى ينبىء الملكة

---

(1) Ibid.

(2) Medlicott, Op. Cit. p. 19; Cf. Seaton - Watson, Op. Cit. p 412.

( اعتمد مجلس الوزراء البريطانى على تقرير هوم بأهمية جزيرة قبرص ) .

(3) Hoskins, Op Cit. p. 442.

(4) Medlicott., Op Cit pp. 21, 29.

بالتصديق على معاهدة قبرص ، كذلك هنأ الملك ليوبولد الملكة فكتوريا على الإنتصار العظيم للسياسة الانجليزية وأثنى على جهود بيكونزفيلد (١) .

وتم إحتلال جزيرة قبرص في ١٢ يوليو ١٨٧٨ وأعلنت الملكة فكتوريا تعيين الجنرال جارنت واسلى « Garrent Wolseley » مبعوثاً عالياً وقائداً على جزيرة قبرص (٢) .

ولا يغيب عن بالنا أن « جارنت واسلى » هذا سيكون بعد أربع سنوات قائداً للغزوة العسكرية الغاشمة لإحتلال مصر وقناة السويس ١٨٨٢ . وهكذا يتضح لنا أن نجاح دزرايلى قبل إنعقاد مؤتمر برلين فى تأكيد السيادة البحرية البريطانية على شرقى حوض البحر المتوسط . فقد إتفق سراً مع روسيا لإبعاد بلغاريا الكبرى حتى يبعدها عن منافذ البحر المتوسط . ثم حصل بعد ذلك على قبرص من الباب العالى ذات الموقع الإستراتيجى الذى يشرف على قناة السويس . وعندئذ ذهب دزرايلى مطمئن البال إلى مؤتمر برلين ( ١٨٧٨ ) بإبعاد خطر الأسطول الروسى عن طريق الهند البحرى والبرى .

ووزنت أهمية قبرص بعد ستة أشهر فقط من إحتلالها وذلك حينما تفاقمت

---

= بالنسبة لتفاصيل اتفاقية جزيرة قبرص وملحقاتها . راجع الكتاب الهام عن تاريخ الجزيرة :
— Harry Charles Luke, Cyprus under the Turks (1571 - 1878). London. 1921, pp. 259 - 269

(1) Buckle, Op. Cit. Vol. 6. p. 344.

(2) Ibid. pp. 269 - 270.

(1) Waddington à M. Dufaure, Chargé par interim, du Ministere des affaire étrangeres, Berlin. 8.7.1878, D. D. F. lére serie, T. 2. No 325.

الأحداث فى مصر نتيجة للتدخل الأجنبى فى شئونها ، فبـدت طلائع الثورة المصرية والحركة الوطنية فى مطلع عام ١٨٧٩ بثورة الضباط المسرحين فى ١٨ فبراير ١٨٧٩ وسقوط وزارة نوبار باشا (١) .

وكانت لهذه الأحداث مغزاها العميق وأثرها البالغ على انجلترا . فقد أحست بالخطر من جراء هذه الثورة التى قد تؤدى إلى سيطرة الشعب المصرى على أمور الحكم ، ومعنى ذلك قيام دولة قوية فى مصر، وهذا يتعارض مع سياستها وأهدافها فى المنطقة وأحس دزريلى بذلك الخطر بعد أحداث ١٨ فبراير فبعث بخطاب إلى لادى برادفورد فى ٢١ فبراير ١٨٧٩ يقول فيه : « جرت بعض المشاكل فى مصر وقد بعثت كل من انجلترا وفرنسا بسفينة والتى آمل أن تحفظ النظام . ولقـد تأكد الآن أهميـة قبرص . وإذا لم تجر الأمور على ما يرام ، فإنه فى إمكاننا خلال ٤٢ ساعة فقط إرسال حملة عسكرية من هـذه الجزيرة ( قبرص ) إلى الإسكندرية على سفن حكومية . وعندئذ يصبح إحتلال مصر أكثر سهولة كما لو كنا نقوم بإنزال جنودنا على سواحل ايرلندا »(٢) .

وفى نفس الوقت بعث دزريلى برسالة إلى الملكة فكتوريا يطالب فيها ضرورة التجهيز لإحتلال مصر عسكريا (٣) . وعلى ما يبدو فإن حـديث مجلس الوزراء البريطانى قد دار حول دراسة موضوع الإحتلال العسكرى لمصر ، ونال موافقة

---

(١) احمـد عبد الرحيم مصطفى ـ المسألة المصرية ص ٧٥ ـ ٧٦ ، سامى عـزيز ـ الصحافة المصرية وموقفها من الاحتلال الانجليزى ـ دار الكاتب العربى . القاهرة ١٩٦٨ ص ٢٣ ـ ٣٠ ، محمد صفوت ـ الاحتلال الانجليزى لمصر ـ ص ٢٤ .

(2) Disraéli à Lady Bradford, 21.2 1879, Lettres Intimes.; Op. Cit. p. 264,

(3) Marlowe, J. Cromer in Egypt. Op. Cit. p. 40.

أغلبية الأعضاء . ويتضح ذلك من خطاب دزريلي الذى بعث به إلى إلى صديقته « لادى برادفورد » فى أول ابريل ١٧٨٩ حيث قال : « من الواضح أن معركتنا القادمة ستكون بحجة « الإحتلال المشترك بين انجلترا وفرنسا لمصر فى آن واحد » وربما لا يقع هذا الإحتلال ، ولكن فى كل الأحوال أعتقد أننا متأكدون دائماً من موافقة أغلبية الأعضاء على سياستنا الشرقية »(١) .

ولقد أوضحت أوراق سولسبرى الخاصة فى ١٨ ابريل ١٨٧٩ أن هناك أخباراً بتجهيز عمارة فرنسية فى ميناء بريست ، لذلك حذر سفير انجلترا بباريس ( لورد ليونز ) ، فرنسا بأن اتجاهاتها ومشاعرها حكومة وشعباً قد تحولت فى السنوات السبع منذ أن سمحت فرنسا لإنجلترا بعمل ما يعن لها فى مصر طالما أخذوا فى اعتبارهم مصالح « حملة السندات الفرنسيين »(٢) .

وهكذا يتضح من كل هذه الدلائل وتلك الوثائق الصريحة أن انجلترا قد وضعت الخطط فى أجندتها ، وبدأت تفكر جدياً فى الإحتلال العسكرى لمصر بعد أحداث فبراير ١٨٧٩ . وكان دزريلي وراء ذلك بعد أن كان يرفض فكرة إحتلال مصر — كما رأينا من قبل — ولكن الوضع تغير . فدزريلي عاجلته المنية (١٨٨١) قبل أن يحقق حلمه ، وكان قد خرج من الحكم فى ١٨٨٠ ، ولكن خططه نفذها من بعده جلادستون ، الذى كان على عكس دزريلي ضد فكرة الإحتلال . ولكن التيارات السياسية والمصالح الإقتصادية والإستراتيجية البريطانية آنذاك كانت فوق كل إعتبار فإنساق جلادستون إلى إحتلال مصر ، ضارباً بمبادئه السياسية عرض الحائط .

* * *

---

(1) Disraéli à lady Bradford, 1. 4. 1879; Lettres intimes, Op. Cit. p. 265.

(2) Holt, M., Op Cit, p. 244.

ننتقل بعد ذلك لدراسة جانب هام وهو تطور مسألة حياد قناة السويس وموقف بريطانيا من هذا الحياد . فهى لم تأل جهداً فى دراسة المركز الدولى لمصر والقناة السويس قبل الإقدام على الإحتلال .
فعارضت — كما سنرى — مسألة حياد قناة السويس لأن ذلك يتعارض مع إنجاهها وتخطيطها لإحتلال القناة .

كانت مسألة حياد قناة السويس مثار بحث ودراسة رجال الفكر والساسة على مر السنين وحتى قبل إنشاء قناة السويس . فى عام ١٨٣٨ إقترح مترنيخ على محمد على فكرة حياد القناة ، فلم يقبلها محمد على . وبعد ذلك بثلاث سنوات إقترح مترنيخ أيضاً أن تتضمن معاهدة لندن ( ١٣ يوليو ١٨٤١ ) ، والتى ضمنت حياد البسفور والدردنيل ، نصاً لضمان حياد القناة مستقبلا ، إلا أن تلك الفكرة فشلت لمعارضة انجلترا لها (١) .

وبصدور عقد الإمتياز الثانى فى ٥ يناير ١٨٥٦ جاء فى المادة ١٤ منه : « نعلن رسمياً بإسمنا وبإسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى من السويس إلى الطينة ( بور سعيد ) والمرافى التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها ممرا محايدا لكل سفينة تجارية عابرة من بحر لآخر دون تمييز أو حرمان أو تفضيل بين الأشخاص والجنسيات فى مقابل دفع الرسوم ومع مراعاة الأنظمة التى تفرضها الشركة العالمية صاحبة الإمتياز فيما يتعلق بإستخدام القناة وملحقاتها بشرط إقرار الباب العالى لما تقدم (٢) .

---

(1) Halberg, Op. Cit. p. 278.

(٢) بطرس بطرس غالى ويوسف شلالة — قناة السويس ومشكلاتها ( ١٨٥٤-١٩٥٧ ) ، الاسكندرية — مطابع البصير بدون تاريخ ص ٦ — وراجع أيضا عبد العزيز الشناوى ، قناة السويس والتيارات السياسية : ج ١ ص ١٩١ .

والمعنى المستفاد من حيدة القناة هنا هو منع السفن الحربية من المرور فى وقت السلم والحرب على السواء . وقد قيل فى تبرير هذا المنع أن الفكرة السائدة وقتذاك عدم السماح للسفن الحربية بالمرور فى القناة خشية سدها أو وقوع أعمال حربية فيها . فلم تتعرض المادة « السفن الحربية لامن قريب ولامن بعيد وهذا إغفال متعمد له دلالته كما أن هذه المادة وصفت القناة بأنها ممر محايد ولم تذكر حرية الملاحة فى القناة أو حرية المرور بها . وهناك فارق كبير بين عبارة « ممر محايد » وعبارتى : « حرية الملاحة وحرية المرور » . فحيدة القناة لا تسمح بمرور السفن الحربية أو التى تحمل قوات مسلحة عبر القناة ، بينما المرور أو حرية الملاحة فى القناة تسمح بمرور هذه السفن مع إخضاعها لقيود كثيرة معينة . وقد تنبهت الدول إلى هذه المسألة فى إتفاقية الإستانة ١٨٨٨ ولم تأخذ بالمبدأ الذى جاء فى عقد الإمتياز الثانى رغبة منها فى ضمان حرية المرور فى القناة فوصفت القناة بأنه ممر حر : « Passage Libre » واختفت العبارة التى وردت فى العقد وهى « ممر محايد »(١) .

إلا أن كل هذا لم يضمن حياد القناة لأن حيادها يجب أن تقرره وتضمنه نصوص إتفاقية دولية فانتهز دى لسبس فرصة إنعقاد المؤتمر الدولى بباريس فى المدة من ٢٥ فبراير إلى ١٦ ابريل ١٨٥٦ ، والذى كان مشغولا بوضع شروط الصلح عقب حرب القرم ، وطلب دى لسبس من النمسا بإعتبارها دولة محايدة بين انجلترا وفرنسا فيما يختص بقناة السويس ، بأن تؤيد إدراج النصوص التالية لتكون فى صلب معاهدة السلام التى يضعها مؤتمر باريس :-

١ — تضمن الدول الموقعة حياد قناة السويس البحرية على الدوام .

---

(١) عبد العزيز الشناوى — المرجع السابق ص ١٩١ — ١٩٢ .

٢ — لا يجوز مطلقاً القبض على أى سفينة داخل القناة .

٣ — لا يجوز مرابطة قوة أجنبية على شواطىء القناة دون موافقة الحكومة المصرية (١) .

وقدم المشروع ولكنه رفض نتيجة معارضة وزير خارجية انجلترا ، كلارندون Clarendon ، وتهديده بالإنسحاب من المؤتمر وكذلك معارضة تركيا . فآثروا عدم تعريض المؤتمر لهزات قد تعصف به ، وانفض مؤتمر باريس دون أن تتعرض المعاهدة لموضوع قناة السويس (٢) .

وفى نفس السنة إقترح مترنيخ على الخديوى أن يقوم بدعوة مؤتمر دولى يعقد بالقسطنطينية بهدف تنظيم إتفاقية دولية دائمة لضمان حياد القناة تجنباً للصعوبات والمشاكل التى قد تنشأ مستقبلا (٣) . كذلك يعود دى لسبس الكرة فى ٣ مارس ١٨٦٤ ، ويرسل مذكرة لوزير خارجية فرنسا ( Drouyn de Lhuys ) وضع فيها مبادىء أولية لمعاهدة دولية تختلف قليلا عما سبق إقتراحه بمناسبة مؤتمر باريس الدولى ١٨٥٦ (٤) .

وبإفتتاح قناة السويس أصبحت مسألة حيادها موضوعاً ملحاً وعلى جانب كبير من الأهمية ، وهذا ما تعرض له المؤتمر التجارى الدولى فجاءت المادة الثانية

---

(1) De Lesseps, Lettres Journal, et Documents, T. i, p. 353.

(2) Hallberg, Op. Cit. pp. 149, 279., cf, El - Hefnaoui, M., Les Problemes contemporains posés par le Canal de Suez. p. 148.

(3) Ahmed Moussa, Essai sur Le Canal de Suez, Paris 1935. pp. 45 – 6.

(٤) عبد الله رشوان ـ المركز الدولى للقناة ص ٢٣ .

محض على إعتراف الدول بهذا الحياد(١) . وظلت مشكلة تحديد المركز الدولى القناة إلى أن صدرت اتفاقية ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الدولية بالقسطنطينية تضمن حرية المرور فى القناة .

وهكذا أدخلت قناة السويس حالة جديدة فى القانون الدولى . العام لم يكن العالم سابق عهد قبل حفر القناة بالقنوات الصناعية . وإتجه الشراح القانونيين إلى ضرورة تقرير حرية الملاحة فيها لصالح جميع الشعوب ومن هنا بدأت الصبغة العالمية تصبغ القناة ، وتعرضت الجمعيات الدولية ورجال السياسة لوضع الحلول اللازمة لتثبيت مركزها وكان أولها القرار الذى أوصى به «المؤتمر التجارى الدولى » المنعقد بالقاهرة (١٨٦٩) فنادى بحياد قناة السويس وأن تلتزم الدول بإحترام هذا الحياد(٢) .

كذلك نجد أحد أعضاء مجلس العموم البريطانى ( El—Phinstone ) يطلب بعد أشهر قليلة من إفتتاح قناة السويس ( أغسطس ١٨٧٠ ) بحياد قناة السويس . ورد وزير البحرية البريطانية ( M Childers ) على العضو بقوله : « إن المجلس يستطيع الإطمئنان إلى أن الحكومة ستعالج الأمر طبقاً لما تمليه عليها المصالح البريطانية »(٣) وهذا التحفظ يدل على أن حكومة إنجلترا كانت تعارض فكرة حياد القناة لأمر بيتته فى نفسها منذ أن غيرت موقفها من المشروع بعد تحقيقه . فعملت على إستخدام شتى الحيل والمسالك لمصلحتها فى السلم والحرب وليس لخدمة المصالح العالمية .

---

(1) Halderg, Op. Cit. p. 280 – 1; Douin, Op. Cit, p. 495.

(٢) أنظر ص ٤٣ — ٤٦ .

(3) Voisin - Bey., Op. Cit. T. III. pp. 159 - 160

وقد تنبه دى لسبس لذلك فنادى بحياد القناة وحرية الملاحة فيها فى إتفاق دولى، حفاظاً على المصالح الفرنسية ويدفع فيها خطر إنجلترا. ولا يوجد هناك أى نص من مسئول بريطانى واحد يبدو منه قبول بريطانيا لفكرة حياد القناة . ذلك لأن الحياد لو تقرر فى إتفاق دولى قبل إحتلال إنجلترا لمصر (١٨٨٢) لترددت إنجلترا طويلاً قبل أن تقدم على عدوانها على مصر ، ولوجدت الدول الموقعة على هذه المعاهدة تقف عثرة فى طريقها . وهذا أوضح دليل على نية بريطانيا المبيتة للاعتداء على مصر وإحتلال قناة السويس . ولهذا عارضت فكرة حياد القناة(١) .

وإبان الحرب الفرنسية — البروسية (١٨٧٠)(٢) وقفت مصر وتركيا على الحياد وفتحت قناة السويس للسفن الحربية والتجارية على السواء بدون إستثناء واعتبرت تلك الحالة سابقة من شأنها إستمرار فتح القناة لسفن المتحاربين مادامت تركيا ومصر تقفان على الحياد ، وما دامت سفن الطرفين المتحاربين ترعى حرية القناة وسلامتها وتحترم قواعد الملاحة بالقناة . ومن الحوادث الجديرة بالذكر آنذاك تقابل سفينتان متعاديتان — أثناء تلك الحرب فى ١٥ أغسطس ١٨٧٠ — إحداهما ألمانية والأخرى فرنسية ، فى بحيرة التمساح . وكان ذلك فى يوم عيد الإمبراطور ولهذا ما كان من السفينة الفرنسية إلا أن اطلقت صفارة تحية للسفينة الألمانية . وردت عليها السفينة الالمانية بتحية أحسن منها(٣) .

---

(1) El-Hefnaoui, M Les problèmes contemporains posés par le canal de suez. Paris 1951. p. 149.

(٢) راجع الفصل الثالث من الباب الأول .

(3) El Hefnaoui, Op. Cit. p. 150.

وكان إحتمال مرور سفن مصحوبة بغنيمة محل تبادل وجهات النظر بين حكومات القاهرة والاستانة وباريس ، وكانت حكومة الباب العالى قد أصدرت للحكومة المصرية أمراً مبدئياً باعتقال كل سفينة تحضر ومعها غنيمة بقصد عبور قناة السويس . وعارضت فرنسا هذا الرأى ، ولكن هذا الإشكال النظرى لم يقع عملياً(١) .

وعندما ألغت روسيا حياد البحر الأسود بمساعدة بسمارك وموافقة الدول، ثم توقيع معاهدة لندن (١٣ مارس ١٨٧١)(٢)، عندئذ أثارت الصحافة والرأى العام الأوربى مسألة حياد قناة السويس . فذكرت صحيفة التيمز The Times فى عددها بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٧١ : « . . . أنه إذا كانت الروسيا قد أمنت البحر الأسود ضد أى دولة أجنبية معادية ، فإن إنجلترا هى الأخرى لها الحق فى ضمان مشابه لطريق مواصلاتها مع الهند وإستراليا عبر قناة السويس ضد أى دولة أجنبية قد تحاول إغلاقها »(٣) .

كذلك أورد ( فوازان بك ) نص المذكرة التى بعث بها لورد جرانفيل فى ٢١ نوفمبر ١٨٧١ إلى ممثلة فى الإستانة جاء فيها: « لإنجلترا المصلحة الكبرى فى بقاء قناة السويس مفتوحة للملاحة للجميع، فى الوقت الذى ترغب فيه الروسيا أن يصبح الدردنيل — بوابة البحر الاسود — مغلقاً أمام أساطيل الدول الغربية كلها وعلى عكس ذلك فإن بريطانيا تطالب بألا تغلق القناة ، ولهذا تهتم بريطانيا بإنتهاز الفرصة للحصول على ضمان دولى بالمحافظة على حرية الملاحة فى القناة

(١) عبد الله رشوان — المركز الدولى للقناة ص ٣٩ .

(٢) راجع الفصل الثالث من الباب الأول .

(3) Voisin Bey, Op. Cit. T 3, pp. 161 - 163.

فى وقت السلم والحرب »(١) .

وكذلك عندما إجتمع المؤتمر الدولى للحمولة بالاستانة (١٨٧٣) عارضت إنجلترا فكرة حياد القناة وحصلت من المؤتمر على الموافقة بالسماح للسفن الحربية بالمرور فى القناة . وأدعت أنها فعلت ذلك لتجعل القناة واقعة تحت حماية وإشراف أوربا بأسرها . ولم تتعرض لمركز السفن التجارية إذا كانت تركيا فى حالة حرب ، فكانت إنجلترا تحاول تلافى تقرير مبدأ حرية الملاحه للجميع(٢) .

هذا وقد أدى تطور أحداث المسألة الشرقية فى السبعينات من القرن التاسع عشر إلى إثارة مخاوف رجال السياسة وملاك السفن والتجار فى انجلترا على مركز ومستقبل قناة السويس . فقد تدارس رجال اتحاد الغرف التجارية فى انجلترا Association of Chambers of commerce مسألة قناة السويس ، وأرسلوا مذكرة إلى حكومة انجلترا فى ديسمبر ١٨٧٦ حثتها فيه على اتخاذ اجراءات حياد قناة السويس بوضع ادارتها فى يد « لجنة مشتركة من الدول الاوربية الكبرى ( A joint Commission of European Powers ) ، أو أى شكل آخر تراه حكومة انجلترا(٣) . إلا أن الكولونيل ستوكس — العضو البريطانى فى مجلس ادارة الشركة — عارض هذه الفكرة نظراً لما ستواجهه من مشاكل سياسية خطيرة ، خصوصاً وأن الباب العالى سيرفض السماح للتدخل الاجنبى

---

(1) Ibid. pp 168 - 169.

(2) Hallberg; Op. Cit. Footnote p. 281; Cf Marlowe, Anglo-Egyptian relations. p. 79.

(3) Lloyd, Sampson ( رئيس اتحاد الغرف التجارية ) to Derby; 12.12. 1876. Parl. P. Egypt 14 (1876). Doc. No. 42.

فى هذا الجزء الهام فى ممتلكات الإمبراطورية العثمانية . بالإضافة إلى معارضة الخديوى نفسه لنفس السبب . وأيضاً حملة أسهم قناة السويس سيعارضون هذا الإجراء لأنهم يرغبون بقاء إدارة ملكيتهم فى أيديهم، وهى التى ضمنتها نصوص عقد الإمتياز لسنوات .

ودعم ستوكس وجهة نظره بأن القناة من الوجهة العملية « ممر محايد » منذ إفتتاحها ، لكل السفن التجارية ، وقد أحترم هذا الحياد إبان الحرب الفرنسية البروسية بدون تدخل من حكومة الملكة رسميا لضمان الحياد . أما إذا خضعت ادارة القناة للدول الأوربية تحت شروط معينة لضمان حيادها، فانه من المحتمل منع السفن الحربية من المرور فى القناة . وعندئذ ستكون الدولة الوحيدة المتضررة من هذا الإجراء هى بريطانيا(١) . ويستطرد « ستوكس » فى تقريره بقوله: « وطالما لنا السيادة البحرية، فإنه بدون تعهدات حياد القناة بالمعاهدات، فإن سفننا التجارية والحربية على السواء ستظل تعبرها من بحر الى آخر وفى اللحظة التى نفقد فيها هذه السياده فإن الأخطار التى ستواجه سفننا التجارية ستكون أكثر من المصاعب الخاصة بعبور القناة »(٢) .

كذلك تتضح معارضة ساسة إنجلترا لحياد قناة السويس ، فى حديث وزير الخزانة لمجلس العموم البريطانى ، إبان الحرب الروسية — التركية فى جلسة ٣ مايو ١٨٧٧ . فشرح للمجلس معنى كلمة التحييد Neutralisation بأنها تعنى تحريم عبور السفن الحربية التابعة لمختلف الدول فى القناة زمن الحرب . وأن بريطانيا

---

(1) Colonel stokes to Derby, Chathem. 26. 12. 1876. Parl. P. Eypt 14 (1876). No. 53.

(2) Ibid.

لا توافق إطلاقا على هذا الوضع لأن معناه حرمان انجلترا من إرسال قواتها المسلحة إلى الهند إذا نشب قتال عن قناة السويس ، وذكر أن الحكومة البريطانية لن تأل جهداً فى إتخاذ الإجراءات الخاصة بحماية الملاحة فى قناة السويس(١).
وفى مجلس اللوردات رد لورد دربى على سؤال أحد الأعضاء فى مناقشات جلسة ٤ مايو ١٨٧٧ عن مسألة حياد القناة بأنه لا توجد إتفاقية دولية من أى نوع تؤكد حياد القناة . وأن فرمان الإمتياز نص على أن تكون قناة السويس مفتوحة للسفن على الدوام ( à toujour ) وهذه ترجمة حرفية للنص الفرنسى كممر محايد للسفن التجارية . وأضاف دربى بأنه علاوة على ذلك فإن الفرمان ليست له صفة الإتفاقات الدولية . ثم شرح دربى معنى كلمة الحياد — حسبما وردت فى الوثائق الدولية من وجهة نظره — بأنها تعنى عدم السماح بالمرور فى القناة لسفن الدول المتحاربة على السواء ، وأوضح أن هذا سيؤدى إلى نتائج خطيرة . وعلى هذا رأى دربى أنه لا يوجد أى ضمان لحياد القناة من جانب الدول البحرية وأكد أهمية استمرار القناة مفتوحة للملاحة من وجهة نظر المصالح البريطانية ، وأن هذا واجبنا الذى يجب ألا نهمله »(٢) .

هذا وقد نشأت مشكلة حياد القناة إبان الحرب الروسية — التركية بسبب قيام مصر بمساعدة الدولة العثمانية فى حربها مع الروسيا عام ١٨٧٧ . فكانت السفن المصرية تنقل الجنود المصريين من الموانى المصرية إلى ميدان القتال . وعلى هذا صار من حق مصر منع مرور السفن الروسية فى قناة السويس وأن تستخدم

---

(1) Bulletin Décadaire Nos. 194, 125.

(2) ..... Il n'existe aucune garantie de la neutrabité du Canal par les puissances maritimes» Ibid. pp. 1 – 2.

القناة فى العمليات الحربية كجزء لايتجزأ من الأراضى المصرية . (١) وفى هذا الوقت تعرض الخديوى اسماعيل للضغط من جانب قنصل روسيا العام فى مصر « دى فلكس » الذى حذره من احتمال قيام روسيا بحصار مصر وضرب الموانى المصرية بالقنابل وايقاف تجارتها الخارجية . وخاف اسماعيل خصوصاً بعد أن سرت إشاعات باحتمال ظهور اسطول روسى فى البحر الاحمر، وضربه للموانى المصرية الواقعة على هذا البحر(٢) .

وبذلك أصبحت مصر وقناة السويس داخل نطاق الاقاليم المعادية لروسيا . والتى يحق للأخيرة أن تهاجمها وتستخدم حيالها كل ماتجيزه لها قوانين الحرب . ولاتوجد قاعدة تلزم روسيا بالتنازل عن هذا الحق الذى تخوله لها القواعد العامة للقانون الدولى . أو تمنع الباب العالى والحكومة المصرية من ممارسة حقوقها فى منطقة القناة كجزء من أقاليمها . واشتد الخوف من أن تمارس روسيا حقوقها الحربية على القناة بالاعتداء على سلامتها بالحصار أو التدمير أو تعطيل المرور، خاصة وأن مصر قد قدمت معونة عسكرية للباب العالى فى حربه مع روسيا — كما ذكرت — واشتد الخوف أيضا من أن تسخر تركيا قناة السويس لخدمة اغراضها الحربية(٣) .

وفى نفس الوقت عمل الخديوى من جانبه على حماية قناة السويس فى حدود

---

(1) Hallberg; Op. Cit. pp. 281 - 282.

وراجع : عبد الرحمن زكى ، أهم برقيات النجدات العسكرية المصرية لمعاونة الدولة العثمانية ابان الحرب الروسية — التركية ١٨٧٧ — ١٨٧٨ مجلة الجمعية التاريخية المصرية، المجلد الثالث — العدد الأول — مايو ١٩٥٠ ص ١٠٣ — ١٨٣ .

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى — مصر والمسألة المصرية ص ٤٥ .

(3) El-Hefnaoui - Op. Cit. p. 151., Ahmed Moussa; Essai sur le canal de suez. Paris 1935 p. 107.

إمكانياته الحربية ، فبث الألغام في مدخل القناة لمنع السفن الحربية الروسية من الاقتراب منها . كما أرسل عوامتين مدرعتين من الاسكندرية إلى ميناء السويس لحراسة تلك الالغام . كما أعد قوة حربية لسهر على حراسة القناة وحمايتها تحت اشراف ضباط بريطانيين ، وذلك ارضاء للحكومة الانجليزية . وكان اسماعيل قد حاول قبل ذلك اقامة بعض الاستحكامات عند مدخل القناة ، إبان الفترة التي ساءت فيها العلاقات بينه وبين الباب العالي (١٨٦٩ — ١٨٧٠) ولكن الباب العالي عارض ذلك ، فاضطر الخديوي إلى عدم أتمامها(١) .

وفي أواخر ابريل ١٨٧٧ رسا أسطول بريطاني في ميناء بورسعيد ، فأثار بذلك مخاوف كل من اسماعيل « ودي ميشيل » — قنصل فرنسا العام في مصر — وكثرت الشائعات عن احتمال احتلال انجلترا لمصر . وزادت مخاوف « دوق ديكاز » — وزير خارجية فرنسا — على الرغم من تأكيدات دربي المتكررة له بأن انجلترا لا تفكر في احتلال قناة السويس أو مصر ذاتها ، وأن الإجراء الذي قام به الاسطول البريطاني لا يقصد منه إلا المحافظة على مصالح انجلترا في الهند . ورغم ذلك فان الرأي العام البريطاني كان متحمساً لاحتلال مصر بعد تهديد روسيا للبوغازين(٢) .

أما بالنسبة لموقف الدولة العثمانية ، فقد طلب الباب العالي من حكومة القاهرة أن تعمل على أن تظل قناة السويس مفتوحة لكل السفن المحايدة ، وتغلق في وجه كل سفينة معادية ، وأن تعامل السفن الروسية في الموانى المصرية والقناة نفس

---

(١) محمد محمود السروجي ، مصر والمسألة الشرقية في النصف الأول من القرن ١٩ اسكندرية ١٩٦٦ — ص ٧١٠ نقلا من وثائق عابدين ( محفظة ٢٨٥ عابدين تركي )

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى — مصر والمسألة المصرية ص ٤٦ — ٤٧

المعاملة التى تلقاهـا فى سائر موانى الامبراطورية العثمانيـة باعتبارها سفنـاً معادية (١) .

ورد الخديوى على تعليمات السلطان بضرورة تفادى الإجراءات التى تعطل مرور المحايدين. ونبهت إلى ضرورة مراعاة احكام المادة ١٤ من امتياز ١٨٥٦. فأوضح السلطان وجهة نظره فى هذه المادة بأن امتياز عـام ١٨٥٦ انما يكمله ويوضحه اتفاق عام ١٨٦٦ ، وأن هذه المادة نصا وروحا لا تؤدى للقول بتقرير حياد القناة ولا ترمى الى تقرير حق المرور لجميع السفن التجارية على وجه المساواة التامة وأن السلطات العثمانيه تحتفظ بحقها الكامل فى القبض على السفن الروسية التى تدخل منطقة القناة والموانى المصرية (٢) .

واستجاب الخديوى لتعليمات السلطان على ألا يترتب عليها أى تعطيل لتجارة المحايدين. وتولى تدابير الأمن بمنطقة القناة وأقام رقابة بوليسية بطول مجراها، وأخطر ممثلى الدول فى ٥ يوليو ١٨٧٧ بأن الباب العالى قد قرر أن تظل القناة مفتوحة للسفن المحايدة ومغلقة تماما فى وجه السفن الروسية طوال مدة الحرب (٣) وكان مركز الخديوى دقيقاً بين تعليمات السلطان وموقف انجلترا ومواد الإمتياز الصادرة عام ١٨٦٦ (٤) .

وعلى الصعيد الدولى نجد المعهد الدولى للقانون وقد اجتمع فى نفس السنة

---

(١) عبد الله رشوان ـ المركز الدولى للقناة ص ٤١

(٢) المصدر السابق نفس الصفحة

(٣) المصدر السابق ـ ص ٤١ ـ ٤٢

(٤) المصدر السابق ـ ص ٤٢

(١٨٧٧) وقام بدراسة المركز الدولى للقناة أبان الحرب وأصدر توصياته الآتية: « نتمنى لصالح ملاحة الشعوب كلها أن تبرم معاهدة دولية تضع قناة السويس، فى حالة الحرب ، بمعزل عن العدوان »(١) .

هذا وقد إنتهز دى لسبس ظروف الحرب والتعقيدات التى ترتبت عليها ، فسافر الى انجلترا فى ١٠ مايو ١٨٧٧ لدراسة مركز قناة السويس مع المسئولين فى الحكومة الانجليزية فتقابل مع اللورد دربى وشرح له المخاوف التى انتابت حملة الأسهم من جراء تفاقم المسألة الشرقيه والأخطار المترتبه على ذلك مثل اعاقه الملاحة فى قناة السويس ، وكان هدف رحلة دى لسبس الى لندن هو التوصل الى اتفاق مع حكومتها للمحافظة على الترتيبات العامه لحرية الملاحة فى القناة مثلما كانت منذ افتتاحها ١٨٦٩(٢). فقدم دى لسبس مذكرة الى دربى جاء فيها: «عندما أعلنت الحكومة البريطانية فى مجلس البرلمان عن ضرورة ضمان حرية المرور بقناة السويس للسفن الحربية، فان ذلك جعلنى أفكر فى ضرورة التباحث مع الحكومات الأخرى للموافقة على هذا الموضوع باعتبارى رئيساً للشركة والتى تشترك فيها انجلترا كذلك — وبناء على ذلك أضع أمام لورد دربى مشروعاً يعبر ببساطة عن أفكارى الشخصية، والتى اعتقد أن دوق ديكاز قد وافق عليها وأيدها بعد مباحثاتى معه أمس»(٣). ثم أرفق دى لسبس بمذكرته مشروع لاتفاقيه دولية لمرور السفن الحربية فى قناة السويس ، وتقضى بضمان الحكومات لحرية الملاحة

---

(1) El Hefnaoui M., Op. Cit. p. 152.

(2) Bulletin Décadaire No. 197, 12. 6. 1877.

(3) Derby to Lyons. 16. 5. 1877. Parl. P. Egypt 1 (1877). Inclosure in No. 1.

للسفن التجارية. أما السفن الحربية فإنها تخضع للسلطات الحاكمة فى منعها من إنزال أى قوات أو مواد حربية على الأراضى المصرية(١).

إلا أن لورد دربى عارض فكرة حياد القناة ورفضها على أساس أنها ستواجه كثيراً من الإعتراضات : « Open to too many objections » . وأرسل دربى الى « ليونز » بباريس ، بتفاصيل إجتماعه بدى لسبس وأرفق برسالته مشروع دى لسبس الخاص بحياد قناة السويس ، وطلب منه إخطار دى لسبس بأن الحكومة الإنجليزية أخطرت كل من الروسيا وتركيا ومصر بأن القناة لو تعرضت لأضرار ، فإن الحكومة الفرنسية نفسها والحكومات الأخرى سوف تتبنى بلاشك نفس الموقف البريطانى(٢).

يتضح من هذا محاولة لورد دربى طمأنة دى لسبس وصرف نظره عن مسألة حياد القناة .

هذا وقد نادى بعض علماء القانون بإقتراح حل وسط يوفق بين مصالح الجميع ، وهو إعلان « الحياد الدائم لمصر » لأن مصير القناة مرتبط بمصيرها وأن ينظم هذا الحياد بمقتضى إتفاق دولى حتى لا يترك أمرها لإحتكار دولة أو دولتين وأن تضمن الدول حصانة مصر وحرية الملاحة بالقناة ضد أى إعتداء . وأن حياد مصر يستلزم إستقلالها التام عن تركيا حتى لا تتبع مصير هذه الدولة صاحبة السيادة عليها وتتعرض لأخطار عديدة ، إذ كل حرب تشترك فيها الدولة العثمانية تدخل مصر والقناة فى نطاقها حتماً ويسوغ للدول المعادية مهاجمتها(٣).

---

(1) Derby to Lyons, Op. Cit. Parl. P. Ibid. inclosure 2 Ibid No. 1.

(2) Ibid.

(٣) عبد الله رشوان ـ المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ص ٣١ ـ ٣٢

بينما إقترح البعض إنشاء دولة بمنطقة القناة تمتد بطولها ولمسافة معينة من جانبيها وتكون ذات مركز شبيه بمركز بلجيكا ، وتتمتع بالسيادة على منطقة القناة ، وتوكل لها إدارة المرور والإشراف عليه ، وتقدم عهداً كبلجيكا ، بعدم الإلتجاء لأعمال الحرب إلا فى حالة الدفاع عن نفسها ، وتلتزم الدول الكبرى بالإمتناع عن مهاجمتها وتضمن سلامتها من الأعداء الخارجيين بشرط ألا تعرقل هذه الدول حرية الملاحة بالقناة ، وتتكفل بحفظ الطريق المائى فى حالة جيدة ، ويصرح لها بجباية رسوم يتفق عليها . وتنص معاهدة الضمان على أن تكون القناة وتخومها مفتوحة لمرور جميع السفن فى كل الأوقات(١) .

ولقد هاجم « إيفلنج بارنج » ( لورد كرومر ) مسألة حياد مصر وقناة السويس فى كتابه مصر الحديثة . فيذكر أن الساسة إعتقدوا فى وقت ما أن حل المسألة المصرية يكمن فى حياد مصر بأن تصبح بلجيكا الشرق . وينتقد كرومر أولئك الذين يرون حياد مصر حلا لمشكلة القطيعة المحتمل قيامها بين انجلترا وفرنسا بسبب مصر ، فى حالة قيام إحداهما بإحتلال مصر . وبالنسبة لمسألة المقارنة بين مصر وبلجيكا ، فيرى كرومر إختلاف الموقف ، فبلجيكا بلد متمدين يسكنه شعب متحضر قادر على تشكيل حكومة وطنية لحكم نفسه بعكس مصر(٢). وهو بذلك إنما يبرر إحتلال مصر على أساس أن ذلك يحميها من الفوضى .

ولقد عبّر أحد الإقتصاديين الفرنسيين M. Leroy-Beaulieu فى مقال له ( ٢٢ أغسطس ١٨٨٢ ) عن مسألة حياد قناة السويس فذكر أن أهم ما يميز قناة السويس عن مضيق البسفور ومضيق سوندى ، هو أن قناة السويس ليست فقط

---

(١) المرجع السابق ص ٣٢

(2) C omer, Modern Egypt. Op. Cit. Vol 2. pp. 382 - 3.

طريقاً بحرياً تجارياً وإنما هي أيضاً وبنفس الدرجة طريقاً عسكرياً Voie militaire ليس فقط لدولة واحدة وإنما لسبع أو ثمان دول . وأن السفينة الحربية الفرنسية والانجليزية لا تهتم في الظروف العادية عبور البسفور أو سوندى ، على عكس قناة السويس التي تعبرها السفن الحربيــــة المختلفة باستمرار لأن قناة السويس تربط أوربا بمستعمراتها في آسيا وجزر المحيط . كذلك يشكل العسكريون الجـزء الأكبر من عدد المسافرين الذين يمرون بالقناة (١)

وهكذا فإن أهمية قنـاة السويس كطريق حربي يجعل القـول بأن التحييد الخالص والبسيط ( La neutralisation pure et simple ) — سواء في زمن السلم أو الحرب — مستحيل تماماً . وعلى هذا فإن الإتفاقيات الوحيدة للقناة هي التي تعلن بحمايتها بإعلان أن هذا الطريق المائي مفتوح على الدوام ولـكل السفن الحربية والتجارية بتأييد وحماية كل الدول الكبرى وهذا سيغني بالطبع عن مسألة إحتلال دائم للقناة .

وأكد قوله بأن العرب الذين احترموا حتى الآن القنـاة ، سيكون لديهم عندئذ دافع أقوى لعدم مهاجمة قناة السويس ، عندما يتأكدوا من إجماع الدول على حمايتها . ثم هاجم الكاتب فكرة إدارة القناة بمعرفة مندوبي الدول المعنية بأمرها (٢) .

وإبان أحداث الثورة العرابية ١٨٨٢ سارع دى لسبس إلى عرض مسألة حياد القناة بأن ترسل كل دولة تهـتم بحرية الملاحة بالقنـاة بسفينة حربية إلى بورسعيد المراقبة ، مؤكداً بأن حياد القناة قد احترم في عام ١٨٧٧ إبان الحرب الروسية — التركية . (٣)

---

(1) Voisin – Bey, Op. Cit. T. 3. pp. 191 - 192.

(2) Ibid.

(3) Delessèps to Lyons, 10.7.1882. Parl. Pap Egypt 17 (1882) Inclosure in No. 196.

وعلى أية حال فإن مسألة حياد مصر — كما يذكر كرومر — لم تخرج عن مجرد النقاش الأكاديمى بينما حظيت مسألة حياد قناة السويس باهتمام دول أوربا إبان أحداث عام ١٨٨٢. ولكنها لم تأخذ صفة الاتفاقية الدولية إلا فى أكتوبر ١٨٨٨ (إتفاقية القسطنطينية)، وفى هذه الإتفاقية أستبدلت كلمة «حياد القناة» بكلمة «حرية الملاحة فى قناة السويس»[1].

---

(1) Cromer, Modern Egydt. Op. Cit. Vol 2. p. 382.

# الفصل الثاني

## قنـــاة السويس والموقـف الدولى
## قبـــل الاحتـــلال
## ( ١٨٨١ - ١٨٨٢ )

— النشاط الدبلوماسى البريطانى لتبرير احتلال قناة السويس المنتظر .
- تطور الأحداث السياسية فى مصر والتدخل الأوربى .
- المظاهرة البحرية الانجليزية وصداها .

— قناه السويس فى مؤتمر الاستانه (٢٣ يونيه — ١٧ أغسطس ١٨٨٢ ) .
- أهداف بريطانيا فى مؤتمر الآستانة .
- مشاريع حماية قناة السويس .
- موقف الدول الأوربية فى مؤتمر الاستانة من هذه المشاريع .
- إنتهاء المؤتمر ونجاح أهداف الدبلوماسية البريطانية .

بلغت قمة النفوذ الأجنبي فى مصر بعزل الخديوى اسماعيل(١) فإزدادت الحالة الداخلية فى مصر سوءاً ، مما أدى إلى تفشى السخط والقلق لدى الشعب والجيش المصرى .

فكانت مظاهرة ٩ سبتمبر ١٨٨١ — التى هدد فيها عرابى الخديوى — أولى بشائر الثورة على النفوذ الأجنبى فى مصر(٢) .

فسارعت انجلترا وفرنسا بعد تطور هذه الأحداث للتشاور فيما بينهما للتدخل فى مصر .

وكان جامبتا Gambetta(٣) يؤمن بسياسة التعاون الفرنسى — الإنجليزى فى مصر إلى أقصى الحدود(٤) . وأيد فكرة التدخل العاجل فى مصر للقضاء على الحركة الوطنية وتدعيم المراقبة الثنائية . فإقترح على انجلترا أن تتقدم الدولتان بمذكرة مشتركة للخديوى توفيق مؤكدين له عطفهما وتأييدهما له ، وحثه فى نفس الوقت على تقديم وتأكيد سلطته(٥) . ووافق جرانفيل على فكرته ولكنه تحفظ بأن الحكومة البريطانية لن تلتزم بأى شكل من العمل فى حالة الضرورة وأخبره بأنه

---

(١) بالنسبة لعزل اسماعيل ، راجع الوثائق الفرنسية D. D. F. - المجموعة الأولى - المجلد الثانى أرقام ٤٣١ ، ٤٣٤ ، ٤٣٨ ، ٤٣٩ .

(٢) بالنسبة لأحداث مظاهرة سبتمبر ١٨٨١ ونتائجها راجع الوثائق الفرنسية D. D. F. المجموعة الأولى المجلد الرابع .

(٣) رئيس وزراء فرنسا ووزير خارجيتها آنذاك ، تولى الحكم فى ١٤ نوفمبر ١٨٨٨ خلفا لفيرى .

(4) Gambetta à Tissot, Paris. 17 1. 1887. D. D. F. T. 4. No. 235.

(5) Lyons to Granville, Paris 24. 12. 1881; Parl. P. Egypt No. 5 (1882). No. 32.

سيخطر « إدوارد مالت » لكي ينسق عمله مع زميله الفرنسي(١) .
وكان جامبتا يهدف باشتراك انجلترا وفرنسا في احتلال مصر ، أن تقوم انجلترا بحشد أساطيلها في ميناء الإسكندرية في الوقت الذي تنزل فيه فرنسا قواتها . وصمم على التصدى لأى محاولة من جانب انجلترا للانفراد باحتلال مصر.(٢) ولم ينس جامبتا نصيحة تيير Thiers له في أحد الأيام : « مهما كانت الظروف فلا تخرج من مصر »(٣) .
وقدمت الدولتان المذكرة المشتركة للحكومة المصرية والتي أيدت سلطة الخديوى في ٦ يناير ١٨٨٢ (٤) .
واستاء ممثلوا ألمانيا والنمسا وايطاليا من هذه المذكرة ، واعتبروها موجهة ضدهم . وعبروا عن سخطهم لشريف باشا من إنفراد انجلترا وفرنسا بالعمل في مصر . وكذلك غضب السلطان من هذه المذكرة (٥) .

وسقطت وزارة جامبتا في ٣٠ يناير ١٨٨٢ نتيجة لهذه المذكرة المشتركة (٦) وخلفتها وزارة فريسينية في ١ فبراير ١٨٨٢ ، والذى عارض سياسة جامبتا في مصر . فكان يرى قيام تنسيق بين الدول الاوربية في المسألة المصرية ، وكان بسمارك ، الذى لم تكن له مصالح سياسية في مصر أو قناة السويس ، قلقاً من

---

(1) Granville to Lyons 6.1.1882. Par. P. Ibid. No. 44.
(٢) احمد عبد الرحيم ـ المسألة المصرية ص ١٧٠ ـ ١٧٧
(3) Hallberg, Op. Cit. p. 257.
(4) Gambetta à Sienkieviz, Paris, 7. 1. 1882. D. D. F. T. 4. No. 224, 226.
(٥) احمد عبد الرحيم مصطفى ـ مصر والمسألة المصرية ص ١٧٥ ، ١٧٧
(٦) المرجع السابق ص ١٨٤

وقوع صدام انجليزى فرنسى . واعترف بأن الدولتين قد حصلتا على وضع دبلوماسى مستقر فى مصـــر ( Diplomatic Status quo ) ورأى أن أى تدخل ، فى حالة الضرورة القصوى ، يكون بمعرفة السلطان صاحب السلطة العليا فى مصر(١) .

وفضل بسمارك تدخل تركيا فى الأزمة المصرية ، وفى حالة إذا كان هذا التدخل سيثير معارضة ومشاكل ، فإن بسمارك على إستعداد ، فى حالة الضرورة ، تزكية فكرة إنتداب أوربا للدولتين لكى تعيدا الأمن والنظام إلى مصر (٢) . وخشى بسمارك من أن يؤدى تدخل الدولتين إلى أثارة مشاكل بينهما ولأوربا لهـذا رأى ضرورة إجراء مشاورات بين المجموعة الأوربية فى هذه المسألة إذا فشل السلطان فى إنهاء الأزمة المصرية وأيدت ايطاليـا والنمسا وجهة نظره(٣) . كذلك رغب بسمارك أن يكون فريسنيه أقل عدوانية من جامبتا وأكثر ميلاإلى أوربا فى وجهـات نظره . لأنه من الضرورى — من وجهة نظر بسمارك — منع هذه المشكلة التى يشبهها بمشكلة « الشلزويج — هولشتين » ، Schleswig Holstein » التى ستتريب على صراع الدولتين والتى سيكون لها تأثيرها بالطبع

---

(1) Ampthil ( سفير انجلترا ببرلين ) to Granville, 15.2.1882 Parl. P. Egypt No. 7 (1882) No. 30# Cf. D'aubigny a Gambetta. Berlin 17 .1. 1882, ( القائم بالأعمال الفرنسى ببرلين ) D.D.F. 1 ere Serie. T. 4. No. 2:6.

(2) Courcel a Freycinet, Berlin, 16. 2. 1882., D. D. F. T. 4. No. 257.

(3) De Noailles (سفير فرنسا بالاستانة) a Freycinet, 5. 5. 1882, D. D F. T. 4. No. 308.

على أوربا (١) .

ولكن جرانفيل وفريسنيه عارضا فكرة إرسال قوات تركية إلى مصر للتدخل فى الأزمة(٢) . أما الروسيا فإنها رأت ضرورة المحافظة على الحالة الراهنة فى مصر وتجنب أى تعقيدات قد تنشب من تغير هذا الوضع(٣) . وخشيت فرنسا أن يؤدى تفاقم الأحداث إلى تدخل الدول الأخرى فى شئون مصر ، وكان فريسنيه — على عكس جامبتا — يميل إلى تدويل المسألة المصرية على أساس أنها الوسيلة الوحيدة لإقناع الوزراء الفرنسيين بقبول فكرة التدخل العسكرى إذا أرغمته الأحداث إلى القيام بذلك وأن الرأى العام سيقتنع أيضاً بعدم إثارة مشاكل دولية من جراء ذلك التدخل(٤) .

وبذلك أصبح من الواضح أن المسألة المصرية لن تحسم وفقاً لإرادة الشعب المصرى ، بل وفق مصالح السياسة الأوربية . فدعوة انجلترا للدول الأوربية للمرة الثانية خلال نصف قرن لحسم المسألة المصرية . ففى المرة الأولى قضت على

---

(1) Courcel à Freycinet, 16. 2. 1882, D D F.T. 4. No. 257.

مقاطعة الشلزويج غالبيتها من العنصر الدنمركى ، والهولشتين من الألمان . وكانت شلزويج تحت حكم ملك الدانمرك ، والهولشتين جزء من الاتحاد الكونفدرالى الألمانى . غزتها المانيا ١٨٤٨ وكانت سببا للمشاكل لدول أوربا عن تاريخ المقاطعين راجع :
Taylor, OP. Cit. pp. 38, 40 - 42, 166.

(2) Freycinet à Lacour (سفير فرنسا بلندن) 3. 2. 1882, D D. F. T. 4. No. 248.

(3) Granville to Wyndham, F. O 4. 10. 1881, Parl. P. Egypt 3 (88) No. 59.

(4) Freycinet, Souvenirs Op Cit. T. ii. p. 228.

امبراطورية محمد على . أما هذه المرة فقد تحدت أوربا القومية المصرية واحتلت القوات الانجليزية مصر والقناة فى النهاية (١).

واقترح جرانفيل ( فى ٢٣ ابريل ١٨٨٢ ) لحل المسألة المصرية ، إرسال ثلاثة جنرالات إلى مصر ، تركى وفرنسى وانجليزى ، يكون فيها الجنرال التركى مخولا سلطة قوية ولكنها مقيدة بموافقة زميلية الانجليزى والفرنسى ، ولكن الحكومة الفرنسية رفضت هذا الإقتراح (٢) .

واتخذت انجلترا وفرنسا من مسألة إعطاء النواب حق تقرير الميزانية ووقوع الصدام بين الخديوى والعرابيين ذريعة بأنه قد نشأت حالة فعلية موجبة لتدخلها فى مصر(٣). لهذا وافقتا فى ١٢ فبراير ١٨٨٢ على القيام بمظاهرة بحرية لإرهاب العسكريين القائمين بشئون الحكم فى مصر لإسقاط الوزارة وحماية الاوربيين . فبعثت كل من انجلترا وفرنسا بست سفن حربية خفيفة بالدرجة التى تمكنها من دخول ميناء الاسكندرية وعلاوة على ذلك ، بعثت كل منهما بسفينة حربية خفيفة الى السويس.(٤) وتحركت السفن الانجليزية والفرنسية صوب الاسكندرية فوصلتها فى ٢٠ مايو ١٨٨٢ . وكانت الحكومة البريطانية قد أصدرت الى الضباط الموجودين بعدن أمراً بالتوجه فوراً إلى السويس لحماية المصالح البريطانية

---

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى ــ مصر والمسألة المصرية ص ١٩١ .

(2) Tissot (سفير فرنسا بلندن)à Freycinet, 2444.1882, D.D.F.T. 4. No. 302 – 303;6Cf, Dilke, Op. Cit. Vol. p. 457.

(٣) راجع بالتفصيل أسباب التدخل الفرنسى الإنجليزى فى كتاب محمد فؤاد شكرى ، مصر والسودان ص ٢٠٨ ــ ٢١٤

(4) Freycinet à Tissot, 12. 5. 1882, D. D. F. T. 4. No. 316., Tissot à Frrycinet, Op. Cit. No. 318.

وطلبت منهم تنسيق عملهم مع السفن الفرنسية المتجهة لهذا الغرض(١).

وفى الحقيقة نجد أن هذه السفن الحربية التى توجهت إلى مصر ، لم تكن تهدف الاسكندرية ، وإنما قناة السويس ولم تستطع صراحة التوجه إلى قناة السويس حتى لا تثير الدول الأوروبية ضدها . ولأن موضوع قناة السويس حساس ويهم الدول الأوروبية كلها . هذا بالإضافة إلى أن السفن جاءت بهدف إجراء مظاهرة بحرية لإرهاب الثوار وتأييد سلطة الخديوى .
وتتضح تلك الحقيقة من تقرير بعث به Tissot — سفير فرنسا بلندن — إلى فريسينيه فى ٢٠ يونيه ١٨٨٢ ذكر فيه : «أنه يعتقد أن مجلس الوزراء البريطانى سيقترح علينا خلال يومين أو ثلاثة إحتلال قناة السويس . وأنه تجرى التجهيزات وإتخاذ الإجراءات لإرسال القوات إلى مالطة وعدن» (٢).

وقد أثار نبأ هذه المظاهرة البحرية أيضاً غضب الاستانة كما إستاءت النمسا والروسيا وإيطاليا من الإجراء الذى إتخذته انجلترا وفرنسا دون استشارتهم سلفاً . وأصرت على إتخاذ الخطوات اللازمة لحماية الرعايا الايطاليين . لهذا تم حشد الأسطول الايطالى فى مسينا Messina لحماية الرعايا الايطاليين وأعلنت الحكومة الايطالية أن قوة بحرية ايطالية على استعداد للعمل ورأى جرانفيل أن تدخل ايطاليا من شأنه تعقيد الموقف واستنكر بسمارك التدخل الانجليزى الفرنسى فى مصر . (٣)

---

(1) Parl. P. Op. Cit. Egypt 7 (1882) No. 218, 223; Egypt 8 (1882).

(2) Tissot à Freycinet, 20. 6. 1882, D. D. F. T. 4 No. 402.

(٣) احمد عبد الرحيم مصطفى ، المسألة المصرية ص ٢٠٨ ـ ٢٠٩

وتذكر الوثائق البريطانية أن الجالية اليونانية بالاسكندرية قد إنتابها الفزع نتيجة الأحداث الجارية وأنهم ينظمون وسائل للدفاع الذاتى Self-defence فى حالة نشوب الاضطرابات ومهاجمتهم . وأن الحكومة اليونانية أرسلت برجالين من العسكريين للإسكندرية لحماية اليونانيين المقيمين بها فى حالة الضرورة كذلك أرسلت سفينتين حربيتين للإسكندرية (١)

وتنبهت إنجلترا وفرنسا إلى تجاهلها الدول الكبرى الأخرى ، فإقترح جرانفيل على فريسنيه إرسال « منشور برقى » الدول لتبرير إرسال سفنها إلى مصر ، متعللين بأن الأحداث قد نشبت فجأة . وأن الخطر كان يهدد رعاياهما لدرجة كان من الشدة ، بحيث لم تتح لها الفرصة بالتباحث مع الدول الأخرى التى يعنيها الأمر . وأنها ذهبا للمحافظة على المصالح الأوربية فى مصر دون تمييز بين جنسية وأخرى . ودعوة السلطان بأن يهىء جنوداً لإرسالهم إلى مصر تحت شروط محددة ، إلا أن فريسنيه عارض هذه الفكرة (٢)

وازداد تدخل إنجلترا وفرنسا فى شئون مصر ، وإزداد تفاقم الأحداث فيها خلال الشهور الثلاثة (مايو — يونية — يولية ) فإستقالت وزارة البارودى وإشتدت الأزمة وتتابعت الأحداث وأدت إلى مايسمى بمذبحة ١١ يونية ١٨٨٢ فاتخذ فريسنيه تلك الأحداث ذريعة ليقترح على الحكومة البريطانية التعجيل بعقد مؤتمر بالإستانة أو بأى عاصمة أخرى لبحث الأزمة المصرية . وفسرت صحف برلين وبطرسبورج دعوة الدولتين الغربيتين الى إنعقاد المؤتمر بأن معناه فشلها

---

(1) Ford (سفير انجلترا بأثينا) to Granville, Athens. 19. 5. 1882, Parl P. E ypt 8 (1882) No 84.

(2) Freycintt à Tissot, 24 5.1882, D.D.F.T. 4. No, 337, 342.

العام فى حل المسألة المصرية دون اللجوء الى القوة.(١)

ولكن السياسة البريطانية فى حقيقة الامر كانت تحرص على عدم تدويل الأزمة المصرية حتى تتيح لنفسها الفرصة عندما يحين الوقت للإنفراد بالتدخل دون غيرها. وكان من مصلحة بريطانيا أن تتفاقم الأحداث فى مصر لتجد المبرر للتدخل واحتلال قناة السويس واتبعت فى سبيل ذلك كل الحيل، فهى التى كانت وراء أحداث ١١ يونية.

وفى هذا الوقت إشتدت حماسة الرأى العام البريطانى للفتح والاستعمار بتأثير زعماء حزب المحافظين والكتاب الإستعماريين أمثال: شارلزديلك وغيره وكادت هذه الإتجاهات الإستعمارية أن تؤدى إلى استقالة جلادستون - رئيس الوزراء - فى يوليو ١٨٨٢ بسبب المشكلتين المصرية والإيرلندية (٢)

وعلى أى حال فإن الدبلوماسية البريطانية قد نشطت خلال هذه الفترة واستغلت بمهارة تردد كل من فريسنيه والباب العالى؛ وضربت كل منهما بالآخر حتى تتاح لها فرصة الإنفراد بالعمل فى مصر. ففرنسا عارضت التدخل التركى ؛ والباب العالى تردد فى العمل، وإنجلترا تضع الشروط والقيود للتدخل التركى — كما سنرى فيما بعد — بشكل لاتقبله تركيا. وأخذت إنجلترا تدفع الأحداث دفعاً نحو الوصول إلى غايتها المنشودة، وهى إحتلالها لقناة السويس. وكانت إنجلترا وراء جميع الأحداث التى جرت خلال الفترة (من مايو إلى أغسطس ١٨٨٢) حتى تحقق لها الهدف المنشود.

---

(1) Lyons to Granville, 30. 5. 1882, Parl. P. Egypt 8 (1882) No 137.

(2) Gwynn & Tuckwell, Op. Cit. p. 461.

وتحمس لورد جرانفيل لعقد مؤتمر بالإستانة لبحث المسألة المصرية ، بعد التقرير الذى وصله من مالت فى (١٣ يونية) عن مذبحة الاسكندرية واتخذت بريطانيا هـذا المؤتمر ستاراً تخفى وراءه نواياها الحقيقية والتى تتمثل فى المقام الأول فى إحتلال قناة السويس . لهذا إتخذت بريطانيا من أحداث (١١ يونية) بالاسكندرية ذريعة لحل السلطان على قبول الدعوة للمؤتمر .

وقد تبنى فريسنيه فكرة الدعوة لعقد هذا المؤتمر الدولى لبحث الأزمة المصرية ، وعرضه على الحكومة الإنجليزية . وأفهمها أنه فى حالة مرافقتها عليه سيعرضه على الدول الأوربية . ووافق جرانفيل فى ٣١ مايو على إقتراح فريسنيه وأرسل بذلك منشوراً إلى الدول الأوربية بإقتراح عقد المؤتمـر بالإستانة .(١) ووافقت الدول على فكرة عقد المؤتمر(٢) بينما عارض الكثيرون فى مصر فكرة إنعقاد مؤتمر بالإستانة لبحث المسألة المصرية.(٣)

وبناء على إقتراح « مانشينى » Mancini — وزير خارجية إيطاليا — وافقت الحكومة البريطانية على عقد المؤتمر فى ٢٣ يونية بدار السفارة الإيطالية بالإستانة ورأسه كورتى - سفير إيطاليا بالاستانة - بإعتباره أقدم السفراء فى هذه المدينة (٤)

---

(1) Freycinet à Tissot, 30/31 Mai 1882 D.D F.T 4. No 355 357, 359, 361.

(2) D.D. F. T. 4. No. 365, 375, PARL P Egypt 11 (1882) No. 26; 27; 32; 44.

(٣) احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٢٢٢ .

(٤) محمد مصطفى صفوت — الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٤٨ ، عبد الرحمن الرافعى — الثورة العرابية ص ٣١٥ .

ونجحت الدبلوماسية البريطانية فى توسيع شقة الخلاف بين الخديوى وعرابى لتجد ما تتذرع به ، والحرص على إستمرار الأزمة وتصعيدها لتقنع حكومات أوربا والرأى العام الإنجليزى بخطورة هذه الأزمة على أرواح الرعايا الاوربيين والمصالح الاوربية .

وإذا كانت بريطانيا أول دولة قبلت دعوة « فريسينيه » بعقد مؤتمر دولى أوربى لبحث الأزمة، نجد السياسية البريطانية قد حرصت على تحقيق عدة أهداف دبلوماسية أهمها :

١ — إبعاد مسألة قناة السويس من جدول أعمال المؤتمر على أساس أن الأزمة المصرية محصورة فى أمر الخلاف الناشب بين الحزب الوطنى والخديوى .

٢ — حددت مهمة المؤتمر بتكليف الحكومة العثمانية بإقرار الأوضاع فى مصر عن طريق إرسال حملة عسكرية وإذا رفضت تركيا أو سوفت فى التنفيذ فمن حق المؤتمر أن يبحث عن وسائل وإجراءات أخرى أكثر فاعلية . بينما وضعت الحكومة البريطانية خطة استراتيجية منذ عام مضى لإحتلال قناة السويس وهى تستعد لتنفيذ هذه الخطة.

٣ — حرصت إنجلترا على تصعيد الأزمة لتجد المبرر للتدخل العسكرى واحتلال قناة السويس(١)

بدأ مؤتمر الاستانة جلساته فى ٢٣ يونية واستمرت حتى ١٧ أغسطس ١٨٨٢

(١) عبد الرؤوف عمرو — قناة السويس ومؤتمر الاستانة ص ١٢٣ — ١٢٤ . وهى رسالة ماجستير فى التاريخ الحديث من جامعة الدول العربية (معهد البحوث والدراسات العربية ١٩٧١ ) وتم نشرها بالهيئة العامة للكتاب ١٩٧٨ بإسم (قناة السويس فى العلاقات الدولية ١٨٦٩ — ١٨٨٣ ) وبنفس مضمون الرسالة.

وقبلت الحكومة البريطانية الإشتراك فى المؤتمر حتى لا تظهر أمام الدول الأوروبية أنها خارجة عن الإجماع الأوربى ، فى الوقت الذى اتخذت فيه المؤتمر ستاراً لتخفى فيه حقيقة نواياها العدوانية . واشتركت فى المؤتمر « بريطانيا وفرنسا والروسيا وألمانيا وإيطاليا والنمسا ، وحاولت بعض الدول مثل اليونان والبرتغال وأسبانيا وهولندا والولايات المتحدة الاشتراك فى المؤتمر ولكنها لم توفق (١) .
ومؤتمر الاستانة فى الحقيقة ما هو إلا مائدة أتتمر حولها مندبو هـــذه الدول للحيلولة دون وقوع قناة السويس فى يد دولة دون الأخرى (٢) وكان أول قرار صدق عليه الأعضاء فى الجلسة الثانية للمؤتمر يوم ٢٥ يونيه ، هـــو اقتراح فريسنيه — والذى وافق عليه جرانفيل — هو ميثاق النزاهة « أو » ميثـــاق انتفـــاء الغـــرض الشخصى : ( Le protocole de désinteressment ) ، والذى يقضى بعدم إنفراد دولة بالعمل من وراء ظهر الدول الأخرى اثناء انعقاد المؤتمر ووافق عليه الأعضاء مـــع التحفظ فى حالة الظروف القهرية Force majeure مثل حماية أرواح الأهالى (٣) .
وفى ذلك المؤتمر تعددت الأهواء وكثرت الشيع ، ونقضت الدول اليوم ما كانت أقرته بالأمس ثم عادت فأقرت ما نقضت . وظهرت السياسة الأوروبية مغطاه بأغطية رقيقة ، ثم عادت أخيراً مكشوفة لا تلتمس سوى المصلحة الذاتية بعد أن

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٢٣٩ .

(٢) عبد الرؤوف عمرو — قناة السويس ومؤتمر الاستانة ص ٥ .

(3) De Noailles ( سفير فرنسا بالاستانة ) à Freyciret, 25. 6. 1882, D.D. F. Tlsre. Perie. T. 4, No. 409, 411., Cf. Parl. P. Egypt 7 (1882) No. 28.

نادت بالمحافظة على حقوق السلطان ومصلحة أوربا جمعاء دون تمييز . (١)

وفى الواقع كانت انجلترا وفرنسا همـا الدولتان اللتان تهتمان فعلا بالمسألة المصرية ، وعلى وعى تام بالأحداث فى مصر . أما مندوبى الدول الأخرى فـلم يكونوا على علم كبير بتطور الحوادث فى مصر وكانت انجلترا الدولة الوحيـدة التى قررت ألا تتقيد بمناقشات المؤتمر أو بما يتمخض عنه جدله النظرى أو بمـا يصدره من قرارات قد تختلف مع المصالح البريطانية وأن تعمل بنشاط وهدوء على تنفيذ خطتها ورعاية مصالحها فى الوقت المناسب عندما تواتيها الفرصة (٢).

وأخذ المؤتمر بعد ذلك يتداول فى شروط هذا التدخل وحدوده، واستفادت انجلترا من هذا البطء فى تدخلها المنفرد . ووضع المؤتمر فى جلسته السابعة يوم ٦ يوليو ١٨٨٢ قواعد هذا التدخل ومنها احترام الجيش الذى سترسله تركيا لمركز مصر وامتيازاتها التى سبق أن نالتها بموجب الفرمانات والمعاهدات، وإخماد الثورة العسكرية وإعادة السلطة للخديوى ، وأن تـكون مدة اقامة الجيش ثلاثة أشهر فى مصر إلا اذا طلب الخديوى مدها إلى المدة التى تتفق عليها الحكومة المصرية مع تركيا والدول الأوربية العظمى .
وقدم مندوبا إنجلترا وفرنسا للمؤتمر إقتراحاً بتفويضهما للقيام بالدفاع المشترك عن أمن وسلامة قناة السويس ، وذلك بعد اتفاق جرانفيل وفريسنيه على ذلك فى ١٩ يوليو ١٨٨٢ (٣).

---

(١) محمد صفوت — الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٤٨ .

(٢) محمد صفوت — انجلترا وقناة السويس ص ٦٩ ــ ٧٠ .

(3) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit. T. i. p. 232.

هذا وقد سبق ذلك مراسلات بين جرانفيل وفريسنيه للاتفاق على صيغة الاقتراح الذى سيقدم لمؤتمر الاستانة لتفويضها بالدفاع عن قناة السويس (١) .

ويلاحظ أنه منذ إنعقاد مؤتمر الاستانة وقبل ضرب الاسكندرية، حاولت الحكومة البريطانية ( من ٢٤ يونية إلى ١٠ يوليو ) إشراك فرنسا معها فى القيام بحماية قناة السويس ، ولكن فريسنيه رفض ذلك (٢) . ويتضح مدى تردد فريسنيه فى اتخاذ موقف محدد من اقتراح جرانفيل الخاص بحماية قناة السويس ، فى رسالته التى بعث بها إلى Tissot فى ٦ يوليو يوضح فيها : « أنه لا يرفض رفضا باتاً الاشتراك فى حماية قناة السويس . ولكنه يتفق مع انجلترا فى الوقت المناسب للقيام معها بحماية قناة السويس (٣) . وتبدو خطط الحكومة البريطانية بوضوح تجاه قناة السويس من التقرير الذى بعث به تيسو — سفير فرنسا بلندن — فى ٨ يوليو إلى فريسنيه فقد ذكر : « أن مجلس الوزراء البريطانى يبحث حالياً اقتراحاً جديداً متعلقاً بقناة السويس ، بأن تقوم انجلترا وفرنسا بتقديم اقتراح للمؤتمر يسمح لها بإرسال بعثة تتخذ الإجراءات اللازمة لحماية قناة السويس . »(٤) وقد قدم جرانفيل هذا الاقتراح لمجلس الوزراء ووافق عليه

---

(1) Freycinet à Vissot, Paris, 16. 7. 1882, D. D F.T. 4. No; 453. Cf; Granville to Lyons, 21. 7. 1882, Par. P. Egypt 17 (1882) No. 368.

( راجع نص الاقتراح بالوثيقة المذكورة )

(2) D D.F. 1 ère Série. T. 4. Nos. 416, 422; 428.

(3) Freycinet à Tissot, 6.7. 882, D D. F. 1 ere serie. T 4. No. 428.

(4) Tissot à Freycinet, Lond. 8. 7. 1882, D. D. F. Op. Cit. No. 434.

جلادستون - رئيس الوزارة - وبرايت Bright ولكن بقية أعضاء الوزارة كانوا أقل تأييداً لتدخل المؤتمر فى مسألة قناة السويس (١) .

وفى جلسة ١٩ يوليو أثارت بريطانيا موضوع الخطر الذى يتهدد قناة السويس من جانب العرابيين بعد ضرب الاسكندرية ، وأنهم يتعمدون تعطيل الملاحة فى قناة السويس وناشد دوفرين أعضاء المؤتمر بأن يفوضوا من قبلهم بريطانيا وفرنسا لحماية قناة السويس من أى خطر يهدد الملاحة بها . (٢) .
وفى الحقيقة يرى الباحث أن السياسة الانجليزية درجت على التباكى على الاخطار المحيطة بقناة السويس حتى قبل ضرب الاسكندرية . فنجد بوشيمب سيمور (٣) يبعث برسالة يخبر الحكومة البريطانية فى ٢٣ يونيه ١٨٨٢ : « بأنه قد علم بأن المصريين لديهم ٣ سفن صغيرة مملوءة لتفجيرها بالقناة فى المنطقة ما بين بورسعيد والاسماعيلية وأنهم ( أى المصريين ) ينوون القيام بعمليات فى القناة من تجاه دمياط » (٤) .

وكذلك نجد جرانفيل يبعث لفرنسا باقتراح : « لاتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية قناة السويس ضد هجمات السكان المسلمين الذين عـــلاهم التعصب والذين أثارهم عرابى » (٥) .

---

(1) Ibid.

(2) Duffrin to Granville, Therapia., 19. 7. 1882, Parl. P. Egypt. 17 (1882) No. 432.

(٣) قائد الاسطول البريطانى المتواجد بالاسكندرية .

(4) Parl. P. Egypt 17 (1882), Admilrality, 23.6.1882, No. 6.

(5) D'Aunay ( سفير فرنسا بلندن ) à Freycinet, Lord. 20 7. 1882, D. D F. T. 4ᵉ Mo. 466.

وكان هذا الخوف كله مفتعلا من جانب إنجلترا ولا أساس له من الحقيقة ، فلم تكن هناك قوات لعرابى فى منطقة قناة السويس — كما سنرى فيما بعد — وأنه لم يفكر جدياً فى سد قناة السويس إلا بعد قيام انجلترا باحتلال الاسماعيلية فى ٢٠ أغسطس ١٨٨٢ .

هذا وقد طلب أعضاء مؤتمر الاستانة إعطائهم مهلة لأخذ رأى حكوماتهم فى الاقتراح الخاص بحماية قناة السويس. (١) وبعد استشارة حكوماتهم رفضوا المشروع ( الانجليزى — الفرنسى ) ففى اليوم التالى لتقديم المشروع تقابل كورسيل ( سفير فرنسا ببرلين ) مع هاتزفيلد ( وزير خارجية ألمانيا ) وجرى بينهما حديث حول مشروع حماية قناة السويس . فعبر هاتزفيلد عن وجهة نظره بأن التفويض المخول لمؤتمر الاستانة هو أن يقوم بإعداد بعض المقترحات وتقديمها للسلطان بإعتباره صاحب السيادة على مصر ، والتوصل إلى وفاق بين السلطان وأوربا . وقد إنضمت ألمانيا للمؤتمر على أساس هذا المبدأ والذى التزم به كل من المستشار والامبراطور، ورأى هاتزفيلد أن مشروع حماية قناة السويس هذا إنما يدخل ضمن المسألة العامة الخاصة بحفظ النظام فى مصر. وحاول كورسيل أن يدافع عن الاقتراح بأنه محاولة لسبق الاخطار المسلم بها والتى على وشك الوقوع بالقناة (٢) .

ولهذا عارضت ألمانيا فكرة قيام دول معينة بمسئوليه حماية قناة السويس وذكر

---

(1) D: Noailles à Freycinet., 19 7. 882, D.D.F. 1 ere Serie. T. 4 No. 460.

(2) Courcel à Freycinet, Berlin 20. 7 1882 D. D. F. 1 ère T 4 No. 463

هاتزفيلد لكورسيل أن حكومات كثيرة أبدت استياءها أيضاً لمسألة الانتداب الأوربي للدولتين وأبدى « هاتزفيلد » إهتمامه بالاقتراحات التركية (١).
كما رأت حكومة النمسا والمجر نفس الرأى ، واعتبرتا مجرد وجود دولة أجنبية فى مصر بحجة الدفاع عن قناة السويس تمييزاً لها وإخلالا بالتوازن الدولى(٢).
كما رفضت المانيا والروسيا الموافقة على التفويض بإعتبار أن الهدف الأساسى المؤتمر هو تنظيم تدخل تركيا . كما رأت هذه الدول أن سلامة قناة السويس أمر يهم الدول جميعاً على قدم المساواة (٣) .

بدأ البرلمان الفرنسى فى ١٨ يوليو مناقشة موضوع التدخل فى المسألة المصرية ، ووافق مجلس النواب فى اليوم التالى على الاعتمادات البحرية اللازمة بأغلبية ٢٧٤ صوتاً ، ولكن حين انتقل البرلمان الفرنسى إلى مناقشة الجانب العسكرى للتدخل إتضح عدم ميل الحكومة لذلك . فقد كان رئيس الجمهورية ووزير الحربية يعترضان بشدة على إرسال القوات الفرنسية ، لذلك اتصل فريسينية بلندن فى ٢٣ يوليو وأبلغه بالآتى : —

١ — ترى الحكومة الفرنسية أن حماية قناة السويس يمكن ضمانها عن طريق إحتلال بعض النقاط الواقعة عليها ( نقطة أو نقطتين فيما يتعلق بالحكومة الفرنسية ) بطول القناة وأنه بامكان ٢٠٠٠ رجل القيام بهذا العمل فيما يتعلق بكل نقطة .

٢ — أن الحكومة الفرنسية شديدة التصميم على فصل مسألة حماية القناة

---

(1) Courcel à Frevcinet., Berlin. 21. 7. 1882, D.D.T. 1 ère série T. 4. No; 467.

(2) Freycinet, Souvenirs., Op Cit. T. i p. 332.

(٣) احمد عبد الرحيم ـ المسألة المصرية ص ٢٧٠ .

عن التدخل بمعنى الكلمة . وأنها ستلتزم فى تصرفها بما تراه ضرورياً بالنسبة للهدف الأول .

٣ — ستمتنع الحكومة الفرنسية عن القيام بأى عمليات فى داخل مصر ، إلا إذا كان الغرض منها صد العدوان المباشر . وفى حالة قيام القوات الانجليزية بهذه العمليات فليس لها ان تعتمد على مؤازرة فرنسا .

٤ — لن يحتل الفرنسيون النقاط المشار اليها طالما أن القناة لم تتعرض لتهديد مباشر ولم يقطع المصريون المياه العذبة . وأضاف أنه ليس لدى الحكومة الفرنسية أى اعتراض على زحف القوات البريطانية أذا قررت الحكومة الانجليزية ذلك (١) .

ولم تكن الحكومة الفرنسية تقل رغبة عن حكومة جلادستون فى التدخل لما تدعيه من حماية قناة السويس . وكان فريسنيه نفسه يود لو استطاع التدخل والتعاون مع الإنجليز وخاصة بعد ضرب الانجليز للاسكندرية واحتلالهم لها . وكان جامبتا(٢) ينادى دائماً بضرورة التعاون مع إنجلترا فى كل مسائل البحر المتوسط . فقد ذكر فى البرلمان الفرنسى (جلسة ١٩ يوليو ١٨٨٢) إبان مناقشة الإعتماد الخاص بمشروع الدفاع المشترك عن قناة السويس : « عندما ننظر من فوق هذا المنبر إلى أوربا التى كثر الكلام عنها اليوم ، أرى أن فرنسا وإنجلترا تحملان على كاهليهما ، منذ عشر سنوات ، مسئولية السياسة الغربية . واسمحوا لى أن أعلن أنه لا توجد سياسة أوربية أخرى نستطيع أن نلتمس العون منها لمواجهة

---

(1) Freycinet à D'Aunay; Paris. 23 7. 1882. D. D. F. 1 ère sèrie T. 4. No. 4:0.

(٢) زعيم الجمهوريين فى فرنسا .

أثر الإحتمالات التى يخفيها المستقبل عنا. . . . وأن الأمر الذى يغرينى بمحالفة الانجليز والتعاون معهم فى حوض البحر المتوسط وفى مصر هو فى الواقع الأمر الذى أخشاه وهو أن الخصام مع الانجليز يضطرنا إلى أن نترك لهم بإستمرار مناطق من الأرض والأنهار والممرات ينفردون بالإنتفاع بها. ولكم فى الحياة حقوق وفى التجارة حقوق بقدر ما للإنجليز، فلم لا نشاركهم ». (١)

وقد إنتهت المناقشة بموافقة البرلمان الفرنسى على الإعتماد الذى طلبه فريسنيه بشرط إستغلاله فى جعل الأسطول مستعداً للقيام فوراً بأعمال حربية فى منطقة القناة (٢).

وكان فريسنيه لايريد ترك إنجلترا تعمل وحدها فى القناة ففى جلسة ٢٥ يوليو فى البرلمان الفرنسى طلب رئيس الحكومة إعتماداً جديداً قدره ٠٠٠ر٤١٠ر٩ فرنك، تكاليف إرسال الحملة العسكرية لإحتلال قنـاة السويس.(٣) وأوضح للبرلمان الخطة التى إتفق عليهـا بين إنجلترا وفرنسا ومفادها أن تقوم إنجلترا بالأعمال الحربية فى مصر وتكتفى فرنسا بإحتلال غرب القناة (الجانب الأفريقى للقناة) Le rive african du Canal على طول القناة وحتى مدينة الزقازيق بحيث تدخل الزقازيق فى المنطقة الفرنسية لضمان المياه العذبة. وأشار فى خطابه إلى الصعوبات السياسية والعسكرية والدولية التى تعترض هذا الإحتلال وأنه لابد من الحصول على تفويض من دول أوربا، وأضاف : أن حماية القناة عمل مادى بسيط ولا يثير متاعب سياسية، فللدول فيه مصالح متساوية وهذه الحماية

---

(1) Roux. C, Op. Cit. T. ii. p. 75.

(2) Roux, Op. Cit. p. 76.

(3) Freycinet à De Vorges.; Paris ; 26.7.1882. D.D.F. 1 ère Série T. 4. No. 476.

لا تعد تهديداً للسلام العالمى. ومن الخطأ القول بأنها وسيلة للتدخل. وعدد الفوائد التى ستعود على فرنسا من وراء ذلك والاستجابة لرغبة إنجلترا وهذا فيه فائدة لفرنسا ، والمحافظة على سلامة بواخرنا فى القناة كلما إقتضى الأمر ذلك. وعدم الظهور أمام العالم الاسلامى بمظهر المتخاذل. فى الوقت الذى تحاول فيه تركيا استعادة مركزها فى مصر ..»(١)

وأكد فريسنيه أن الدفاع عن قناة السويس يختلف كلية عن التدخل فى مصر وانه لن يترتب عليه مشاكل دولية . وحث البرلمان على ألا يترك الفرصة لإنجلترا لكى تقوم هى منفردة بحماية القناة. ووعد بأن المبالغ المطلوبة ستستخدم فقط حالة الخطر الفعلى . وكان فريسنيه قد طلب المبلغ لإرسال ٤٠٠٠ جندى لإحتلال بعض نقط فى القطاع الشمالى من قناة السويس . (٢)

وكانت الحكومة البريطانية ، التى درجت على اتباع سياسة القيام بإتصالات دبلوماسية لا طائل منها إلا كسب الوقت ، قد تقدمت للحكومة الفرنسية فى ٢٦ يوليو « ببروتوكول » يتعلق بالدفاع عن قناة السويس جاء فيه : « لما كانت حكومتا إنجلترا وفرنسا فى حالة أى خطر مفاجىء وجسيم ينجم عن الاضطرابات الحالية فى مصر ، فقد إتفقتا على أن يضعا النصوص الخاصة بالعمل المشترك إستناداً على « ميثاق إنتفاء الغرض الشخصى » المصدق عليه من سفيريها فى ٢٥ يونية والذى أقرا فيه بعدم العمل على الحصول على مزايا إقليمية أو غيرها قد لا تستطيع أى دولة الحصول عليها . ويجب أن يعملا معاً وبإتفاق تام كل من الأدميرال البريطانى « سيمور » والأدميرال الفرنسى « كونوراد » بهدف إحتلال قناة السويس بالشروط الآتية : ــ

---

(1) Roux C., Op Cit, T. ii. pp. 76 - 77.

(2) Hallberg Op. Cit. p. 262.

١ — تحتل القوات الفرنسية المنطقة الواقعة ما بين الاسماعيلية وبورسعيد.
٢ — أما القوات البريطانية فتحتل باقى منطقة قناة السويس.
٣ — تسيطر القوات الفرنسية على بورسعيد والقنطرة .
٤ — تسيطر القوات البريطانية على الاسماعيلية والسويس.
٥ — تنضم القوات البريطانية الى القوات الفرنسية إذا تطلب الأمر ذلك.
٦ — تقدم القوات الفرنسية المساعدة للقوات البريطانية ، أينما كان موقع هذه القوات داخل البلاد المصرية ويجب ألا تؤثر العمليات الحربية على حركة الملاحة فى قناة السويس. وإن كان يجب توقفها لحين الإنتهاء من هذه العمليات العسكرية . وترك « لليونز » الاتفاق مع « فريسينيه » على الصيغة النهائية التى يمكن بعدها عرضها على الدول الأوروبية وكذلك الحكومة العثمانية .»(١)

ويلاحظ أن بريطانيا أعطت نفسها فى التقسيم القطاع الجنوبى من القناة متضمناً الاسماعيلية ، لأنها قد وضعت خطتها الإستراتيجية على أساس دخول القوات البريطانية الى القاهرة عن طريق الإسماعيلية .

وإمعاناً فى زيادة إرباك الدبلوماسية الفرنسية أخبر لورد ليونز فريسينيه أن الحكومة البريطانية قبلت تعاون السلطان معها عسكرياً ، فأعتبر فريسينيه هذا تدخلا ثنائياً من الدولتين دون حكومته(١)

ثم قدمت بريطانيا إقتراحاً خامساً للمؤتمر فى ٢٨ يوليو جاء فيه : « نظراً

---

(1) Lord Lyons à Freycinet, Paris, 26 7.1882, D.D.F. 1 ére serie, T. 4 annexe to No. 478. p. 453.

( أوردت الوثائق الفرنسية النصين الانجليزى والفرنسى )

(2) Lyons to Granville., 28.7.1882. Parl. P; No. 476.

لإزدياد تهديد القناة بالأخطار وتوقف الملاحة. ترى الحكومة البريطانية الإحتفاظ لنفسها بحرية العمل الذى جعلته الأحداث أمراً ضرورياً وألحت بريطانيا فى إقتراحها مسألة عدم إلتزامها بما يصدره المؤتمر من قرارات فى هذه المسألة . ولم تطلب موافقته (أى المؤتمر) على هذا المشروع وإنما تحتفظ لنفسها بحرية العمل فى هذه المسألة نظراً لما تمليه عليها الأحداث.(١) كذلك أخطرت إنجلترا برلين، أنه من أجل ضمان سلامة وأمن سفنها التجارية ستقترح أن تصاحبها سفناً حربية أثناء عبورها القناة . وأصدرت الحكومة الألمانية هى الأخرى أوامرها إلى إحدى زوارقها الحربية لمصاحبة السفن الألمانية التى تعبر القناة.(٢)

هذا وقد إستمر البرلمان الفرنسى فى مناقشة مسألة التدخل ؛ ففى جلسة ٢٩ يوليو ، بيّن فريسينيه للمجلس أنه ليس لفرنسا نية التدخل الفعلى ، وإنما غايتها حماية القناة . وأنه لادخل للسياسة فى ذلك ، فكل الدول لها نفس المصالح فى حماية القناة . وأوضح أن حماية القناة لاتؤدى إلى التدخل الحربى ، وأن غاية فرنسا من ذلك هو مشاركة إنجلترا وعدم ظهور فرنسا بمظهر الضعف أمام الشعوب الاسلامية . وتساءل فريسينيه فى البرلمان الفرنسى: « هل نترك صديقتنا وحليفتنا إنجلترا فى مشاكل التدخل ، بينما تطلب منا أن يشارك علمنا علمهم على ضفاف القناة ؟ » : —

« allons-nous laiser notre amie, notre alliée l'Angleterre seule aux prises avec les difficultés de l'intervention, alors qu'elle nous demande de montrer notre drapeau à côté du sien sur le Canal ? »

---

(1) Granville to Dufferin, 28., 28. 7. 1882, Parl. P. Op. Cit. No. 478.

(2) De Courcel à Freycinet; 28. 7. 1882. D. D. F. T. 4. No. 484.

« فهى لم تطلب دعمنا المادى ، لأنها ليست فى حاجة إليه لكى تسحق الثورة ، فهى تطلب فقط تأييدنا المعنوى » (١)

ورد كليمنصو ( Clémenceau ) على خطاب فريسينيه فى البرلمان بأنه لا يمكن فصل مسألة مصر عن مسألة القناة ، وأن حماية القناة لا تكون باحتلال القناة وإنما باحتلال القاهرة . وهذا هو سر تدخل إنجلترا ولا يمكن لفرنسا تعقب آثار إنجلترا، وليس من داع لأن تقوم فرنسا بحماية القناة لتحمى ظهر الإنجليز (٢)

كذلك ذكر كليمنصو فى مواجهته لفريسينيه أن هناك خطراً لإنفجار شديد لأوربا . ثم تساءل هل من الخير لفرنسا أن تتعاون مع إنجلترا ضد أوربا ؟ أم أن تكون فرنسا مع أوربا التى تدعى بنصيبها الشرعى على أرض مصر ؟ ورأى أنه خير لفرنسا الإحتفاظ بقواتها فى أوربا المغطاة بالجنود (٣)

ويوضح فريسينيه جو المجلس والروح التى سيطرت على البرلمان فى مذكراته بقوله : « كانت الروح المعنوية لأعضاء المجلس يخيم عليها كآبة أحداث عام ١٨٧٠/١٨٧١ ، وإنذار عام ١٨٧٠ كان مازال متسلطاً على الأذهان ، وكانت القلوب ترتعش خوفاً على وجود وحياة الوطن ، وكانت أقلية ترى فى هذا العمل جريمة قومية(٤) » .

وفى تلك الآونة راجت الشائعات فى فرنسا بأن ألمانيا ترغب فى ضرب الفرنسيين بالإنجليز . لهذا امتزج الخوف من ألمانيا بالغضب من محاولة بسمارك سند وزارة فريسينيه حتى يحول بذلك دون عودة جامبتا إلى الحكم . فعندما

---

(1) Freycinet, Souvenirs, Op. Cit. T. 2. p. 237.

(٢) محمد صفوت ـ انجلترا وقناة السويس ص ٨٥ .

(3) Freycinet, souvenirs, T. I. Op. Cit. p. 238.

(4) Freyoinet, Souvenirs, Op. Cit, pd. 234 – 5.

وصلت الأنباء إلى فرنسا ، بأن مؤتمر الاستانة رفض اصدار تفويض لانجلترا وفرنسا بالتدخل فى مصر ، سقطت الحكومة أمام إنضمام الفريقين المتطرفين فى مجلس النواب بمساندة أكثر الفئات المعتدلة تحفظاً . ويرجع سقوط فريسنيه إلى أن سياسته الخاصة بجعل التدخل الفرنسى قاصراً على حماية قناة السويس قد أغضبت عددا كبيراً من النواب ، ذلك أن أنصار التدخل الكامل قد تنبأوا بإحتمال ترك فرنسا تحرس القناة ، فى الوقت الذى تحارب فيه انجلترا فى الداخل بقصد إحراز بعض المكاسب لمصلحتها . أما الفريق الذى كان يرغب فى تجنيب فرنسا التدخل الكامل فكانوا يخشون أن يؤدى قيامها بحماية القناة إلى زجها فى مزيد من التدخل . أما دعاة الانتقام ( révanche ) لهزائم الحرب السبعينية فكانوا يرون أن على فرنسا أن تبقى بقواتها فى الداخل وتواصل خطة الانتعاش وتعمل على إعادة بناء جيشها (١) . وهكذا رفض البرلمان الفرنسى طلب الحكومة بأغلبية ٤٥٠ صوتا ضد ٧٥ وسقطت حكومة فريسينية (٢) بعد أن ندد المعارضون برأى الحكومة ورفضوا الموافقة على القيام بأى عمل حربى أو مغامرة خارجية وبذلك إنتصرت فكرة إحتفاظ فرنسا بكل قواتها فى أوروبا لحماية مصالحها الحيوية ، وأن ترفض كل رأى يرمى إلى التوسع الخارجى أو الاستعمار (٣) .

ويذكر جوش « Gooch » ( أحد أساتذة التاريخ الاوروبى ) بأن تصويت مجلس النواب الفرنسى كان بمثابة منح مصر لإنجلترا . فكان يرى أن ذلك نتيجة

---

(1) Kamel – Sayed, La confrence de Constantinaple et la question d'Egypte 1882, Paris 1918. p. 280.

(2) Lyons to Granville, Baris 29. 7. 1882. pp. Egypt 17(1882) No 496

(3) Roux J. C; Op. Cit, T ii. p. 78.

الخوف من أن يكون بسمارك ينصب الفخاخ لفرنسا (١) . وفى اليوم التالى ـ ٣٠ يوليو ـ أخبر « البرنس هو هنلوه » سفير ألمانيا بباريس ـ فريسنيه ، أن برلين على استعداد لاقتراح حماية جماعية للقناة وفى ٣١ يوليو وأول أغسطس وصلت خطابات مشابهة لفرنسا من إيطاليا والروسيا وتركيا بهذا المعنى (٢) . ويعلق فريسينيه فى مذكراته « أنه لو كانت هذه المقترحات قد وصلته بيوم أو يومين سابقين على الأقل لما سقطت وزارته » ، كما يعلق على موقف الدول الأربع إزاء حماية قناة السويس وعدم التدخل فى المسألة المصرية ، بقوله : « إن هذه الدول لم تشارك إنجلترا بأساطيلها البحرية لأنها لم تكن لديها القوة البحرية . فألمانيا وإيطاليا والنمسا كانت أساطيلها ضعيفة . كذلك الاسطول الروسى ضعيف نسبياً . بعكس انجلترا فكانت سيدة البحار ، وتستطيع إرسال قواتها لأى منطقة من العالم . وتختلف الظروف بالنسبة لفرنسا فمكن تركيز الجنود فى الالزاس واللورين » (٣) .

أما فى انجلترا فقد وافق البرلمان البريطانى ، فى جلسة ٢٢ يوليو ١٨٨٢ ، على اعتماد مبلغ ٢ر٣ مليون جنيه استرلينى ( تكاليف الحملة على مصر ) بأغلبية ٢٧٧ صوتا ضد ٢١ صوت (٤) . ويذكر جلاد ستون فى تبريره لطلب الغرض من البرلمان البريطانى ، أن الهدف من الحملة هو حماية قناة السويس المهددة بحالة

---

(1) Gooch, G. P., History of Modern Europe 1878 - 1919. p. 55.

(2) Freycinet, Souvenirs, T. ii, pp 239 - 240.

(3) Ibid. pp. 243 - 4.

(4) Hallberg, Op. Cit. p. 262; Cf. Marlow, Gromer in Egypt. p. 67.

الفوضى فى مصر »(١) . ويدلل فريسنيه على صغر قيمة الاعتمادات المالية بأن المبلغ الذى طلبه ٩,٥ مليون فرنك بالمقارنة بالمبلغ الذى طلبته الحكومة الإنجليزية وهو ٥٧,٥ مليون فرنك ، وأن المبلغ الذى طلبه كان مخصصاً فقط للدفاع عن قناة السويس ، فى الوقت الذى كانت جارته تجهز للتدخل العسكرى فى مصر . (٢)

وبسقوط فريسنيه ( فى ٣٠ يوليو ١٨٨٢ ) خلا الجـو لإنجلترا لتعمل منفردة بإحتلال قناة السويس، ولم يكن أمامها من منافس سوى إيطاليافى البحر المتوسط والتى لها مصالح فى القناة ومصر . وشكلت وزارة جديدة فى فرنسا برئاسة ديكلرك « Duclerc » اتبعت سياسة مغايرة لسياسة فريسينية .
ويذكر كامبون فى رسالته إلى زوجته أن فريسنيه سيىء الحظ (٣) :
« Ce Freycinet est néfaste » وانتهزت انجلترا الفرصة وأرسلت ( فى ٣٠ يوليو ١٨٨٢ ) إنذاراً للباب العالى ، بأن انجلترا تعتبر نفسها مكلفة بمهمة إقرار النظام فى مصر . وانها ستمنع نزول القوات التركية فى مصر ، إلا إذا أعلنت تركيا عصيان عرابى . وكان جرانفيل قد أبرق « الادميرال سيمور » فى ٢٤ يوليوللحصول من الخديوى على السلطة الكاملة والضرورية لاحتلال القناة . وقد كتب الخديوى التصريح المطلوب فى ٣١ يوليو ونصه :
« منحنا كم التصريح باحتلال كل النقط التى ترونها ضرورية فى برزخ السويس ، لضمان حرية الملاحة فى القناة ولحماية المدن المجاورة لها ومن فيها من الأهالى

---

(1) Marlowe, Op. Cit. 67.

(2) Freycinet, Op. Cit. p. 233. Cf. Marlowe, J, Cromer in Egypt. p. 67.

(3) Paul Cambon Correspondences. Paris 1940. T. I. p. 179.

والقضاء على كل قوة لا تقر سلطتى » (١) .

وبعد أن فشلت انجلترا فى الحصول على تأييد فرنسا إتجهت إلى إيطاليا التى كانت لها مصالح فى حماية القناة ومع ذلك رفضت الاشتراك مع انجلترا (٢) . ولم تحتج بريطانيا بطبيعة الحال لموقف ايطاليا هذا بل اغتبطت له، فقد انسحبت الدولة الثانية فى منطقة الصراع بمحض اختيارها تماماً كما فعلت فرنسا وأصبح الطريق لقناة السويس مفتوحاً أمامها لكى تضع يديها عليه . ولقد سر جرانفيل لرفض ايطاليا للعرض البريطانى فقد كان يخشى أن يؤدى الاشتراك مع دول أخرى إلى صدام معها (٣) .

وبالنسبة لموقف المانيا نجد أن بسمارك قد عارض مسألة تفويض انجلترا وفرنسا بالدفاع عن قناة السويس ، معتقدا أن هذا سيؤدى إلى إزدياد تعقيد المسألة وقد يحولها إلى حرب بين القوى المسيحية الاوربية والدولة الاسلامية (٤). هذا وعندما حاول جرانفيل التعرف على رأى الدولة الالمانية فى موضوع حماية قناه السويس ، بين له المستشار الالمانى بسمارك أنه لايزال يعتقد أن السلطان العثمانى هـــو وحده صاحب الحق الأول فى حماية القناة والإشراف عليها « La Porte, Comme Puissance territoriale serait appelée en premiere lieu à garantir la surete du Canal de

---

(1) Roux, Ch, Op. Cit. T. 2. p. 79.

(2) Paget to Granville., Rome. 31. 7. 1882. Parl P. Egypt 17 (1882) No. 515.

(3) Gooch., Op. Cit. p. 56.

(4) Granville to J. Walsham, 21. 7. 1882. Par. P. Egypt 17 (1882) No. 370., Hallberg p. 261.

Suez, si le service de Canal venait à être menacé » (١) .

فهى جزء من ممتلكاته فإذا لم يكن السلطان راغباً فى القيام بهذه المهمة ، كان على الدول الأخرى أن تعمل،فإذا قامت هذه الدول بحماية مصالحها فإن الدولة الألمانية ان تتحمل أية مسئولية عن هذا العمل أو عن الإجراءات التى قد تتخذ . كذلك ان توافق ألمانيا على تعديل المعاهدات الموجودة . وان توافق على فكرة انتداب دولة أو دولتين للقيام بحماية قناة السويس . فكان بسمارك يرى أن تشترك الدول جميعاً وأن تكون حقوقهم متساوية فى اتخاذ تدابير بوليسية بحرية لحماية القناة إذا استلزم الأمر ذلك . (٢)

وقد شاركت حكومات النمسا وايطاليا والروسيا بسمارك رأيه . فقد إعترضت على مسألة منح المؤتمر لبريطانيا تفويضاً بأن تعمل بمطلق حريتها فى قناة السويس ، لأن فى ذلك مسئولية غير محدودة ، واحتمال عدم انسحابها ، وإنما عليها أن تقوم بذلك وعلى مسئوليتها الخاصة وبدون تفويض من المؤتمر . وقد أغضب ذلك جرانفيل وصرح بأن آراء بسمارك تبدو أمرا يقوم على سوء التفاهم (٣) .

وصرح دوفرين : « بأنه إذا لم توافق مجموعة دول شمال أوربا على منحنا هذا

---

(1) Freycinet aux Ambassadeurs de France, Paris. 27.7.1882. D. D. F. T. IV. No. 482; 484.

(2) Ibid.

وأنظر أيضاً ـ صفوت ـ انجلترا وقناة السويس ص ٧٨ واحمد عبد الرحيم المسألة المصرية ص ٢٦٩ .

(3) Granville to Walsham, 28.7.1882. Par P. Egypt 17 (1882) No. 433.

التفويض ، فإنه من الأفضل أن نمضى قدما بأنفسنا فى الحال ، وأن تحفظنا وهو ( Force Majeure ) سيغطى أى شىء قد نضطر إلى عمله فى مصر » . (١)

هذا وقامت سياسة بسمارك إزاء قناة السويس على عاملين : —

**الاول** : لا تفويض من قبل المؤتمر بحرية العمل فى مسألة قناة السويس ، ولا مانع فى أن تكون ابريطانيا مطلق الحرية فى هذه المسألة ولكن على مسئوليتها الخاصة .

**الثانى** : من أجل المحافظة على حرية الملاحة فى قناة السويس لابد من تدويل مسألة الإشراف بواسطة قوات بوليسية بحرية دولية تشترك فيها كافة الدول البحرية المهتمة بقناة السويس حتى غير الممثلة فى المؤتمر مثل : أسبانيا وهولندا واليونان ، وتشترط عدم إنزال جنود للبر أو إقامة أى منشآت لها على الأرض . عندئذ يمكن لألمانيا الإشتراك فى هذه القوة البوليسية وبشرط أن تكون الموافقة عليه من داخل مؤتمر الاستانة (٢) .

وقررت مجموعة دول أوربا الشمالية وإيطاليا أن يلجأوا إلى روسيا لاتخاذ موقف متشدد أمام اطماع بريطانيا فى قناة السويس وباسم مجموعة دول التحالف الأوربى ، وقدم كورتى مندوب ايطاليا الاقتراح الخاص بتكوين « قـــوة بوليسية بحرية دولية » (٣) .

ولقد حاول وزير خارجية بريطانيا إقناع ممثل ألمانيا بأن الموقف فى القناة

---

(1) Duffrin to Granville, 21.7.1882. 1882. Parl P. Egypt 17 (1882) No. 433 Page 2'6.

(2) De Courcel (سفير فرنسا ببرلين) à Freycinet, Berlin. 28.7.02 D.D.F.T. 4. 1 ère séril. No. 484. pp. 459 - 462.

(3) Duffrin to Granville. 2.8.1882. Parl. P. Egyt 17 (1882). No. 544.

غريب ، فالحكومة الشرعية وهى حكومة الخديوى ليست فى مركز تستطيع معه حماية قناة السويس أو الدفاع عنها ، والحكومة الفعلية وهى القائمة بالثورة ، هى التى يخشى خطرها على كيان القناة وسلامتها . والسلطان العثمانى صاحب حقوق السيادة على مصر ، لم يتخذ إلى الآن أى الاجراءات التى تكفل سلامة وأمن القناة . وضرب مثلا لذلك بأنه إذا اشتعلت النيران فى منزل ، فيجب الا يتردد سكان ذلك المنزل عن العمل على اخماد النيران دون انتظار لمجىء صاحب المنزل والحصول على إذن منه . فهذا من وجهة نظر جرانفيل هو موقف انجلترا بالنسبة لقناة السويس . وأضافت الحكومة الانجليزية إلى ذلك ، بأن الحماية البحرية للقناة بغير إنزال جنود على ضفتيها لا تغنى كثيرا . (١)

هذا وعندما عرض كورتى اقتراحه الخاص بتكوين قوة بوليسية بحرية دولية ، قبله جرانفيل ولكن بتحفظ هو ألا يمنع ذلك من إنزال جنود لاحتلال مناطق معينة يمكن منها تأمين القناة (٢) .

ووافقت الروسيا والنمسا على الاقتراح وبينما تمسكت بريطانيا بتحفظاتها واحتفظت فرنسا بحق تحديد مدى مساعدتها (٣) .

وعلى أثر اعلان وزارة ديكلرك الجديدة فى فرنسا ، نجدها ترفع يدها تماما عن مسألة الدفاع عن قناة السويس . لذا يقرر بسمارك ترك بريطانيا تعمل فى هذه المسألة بمطلق حريتها ولكن على مسئوليتها الخاصة . ومنذ ذلك الوقت لم

---

(١) محمد مصطفى صفوت ـ انجلترا وقناة السويس ص ٧٨ ـ ٧٩ .

(2) Granville to Walsham. 9. 8. 1882. pp. Egypt 17 (1882). No. 615.

(3) De Noailles à Duclerc, 11. 8. 1882. D.D.F. Op. Cit., No. 503. p. 273

تقم ألمانيا بإثارة أى مشاكل فى وجه السياسة البريطانية فى مصر . وإن كان « هاتزفيلد » سفير ألمانيا بالإستانة يقف ضد إنهاء أعمال المؤتمر على أمل أن تشترك الدول جميعاً فى حل المسألة المصرية بدلا من ترك هذا الحل للعمل المنفرد الذى تقوم به انجلترا (١) .

ولم يكن موقف النمسا يختلف كثيرا عن موقف ألمانيا ، فكانت حكومة النمسا ترى الوقوف ضد الاطماع العدوانية والبريطانية — الفرنسية، فى مصر وقناة السويس . وأن تظل القناة متمتعة بطابعها الحيادى وأن تكون الملاحة فيها مكفولة لكل الدول . وعارضت الحكومة النمساوية الاقتراح والبريطانى — الفرنسى، المقدم للمؤتمر فى جلسة ١٩ يوليو . والذى يقضى بتفويضهما حق الدفاع عن قناة السويس . وصرح « كالنوكى » وزير خارجية النمسا فى ٢١ يوليو بقوله : « إنه يعارض التدخل البريطانى الفرنسى فى مسألة قناة السويس ، فهما قد جعلا من نفسيهما أوصياء عن الآخرين مهما كان الأمر ضرورياً . كما يرفض بشدة أن تتولى دولة واحدة مسئولية الدفاع عن قناة السويس » (٢) .

وقد وافق « كاليس » — مندوب النمسا فى مؤتمر الاستانة — على مشروع كورتى الذى قدمه للمؤتمر فى جلسته الثانية عشر والخاص بإنشاء قوة بوليسية دولية لحماية قناة السويس . (٣)

وعلى الرغم من أن الروسيا لم تكن لها أطماع آنذاك فى وادى النيل إلا

---

(١) احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(2) H. Elliot to Ganville, 21. 7. 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 399 p. 202.

(3) Duffrin to Granirlle, 2. 8. 1882. pp. Op. Cit. No. 544 ( inclosure ).

أنه كان هناك خوف من أن تجدد روسيا بعض ادعاءاتها القديمة التي رفضت في مؤتمر برلين. فقد رأينا كيف استغلت روسيا الحرب الفرنسية-البروسية، عام ١٨٧٠ وتخلصت من قيود معاهدة باريس ١٨٥٦ الخاصة بالبحر الأسود(١).
وكان الرأى العام الروسى متعطشاً لأخذ ثأره من انجلترا التى حولت النصر الروسى إلى هزيمة بإصرارها على إعادة النظر فى صلح سان استفانو (١٨٧٨)، ولم يكن هذا ليتأتى إلا بتحويل المسألة المصرية إلى مسألة لكل الدول الحق فى الاشتراك فيها طبقا لضمان جماعى، والتصدى لاحتمال احتلال انجلترا لقناة السويس التى كانت روسيا فى حاجة إليها لضمان مواصلاتها البحرية مع سيبيريا (٢). وقد عاد من جديد المندوب الروسى ONOU للاشتراك فى جلسات مؤتمر الاستانة بعد انقطاعة عنه، وذلك للتشاور فى مشروع تكوين القوة البوليسية المشتركة للعمل فى القناة من حيث أنه اقتراح عملى (٣).
كما هاجمت الصحف الروسية إنجلترا واتهمتها بأنها قد أعدت قواتها للاستحواذ على مصر. فقد قام أحد أساتذة جامعة «سانت بطرسبورج» ويدعى مارتينز Martens بنشر دراسة عن المشكلة المصرية بمجلة القانون الدولى، وضّح فيها أهمية موقع مصر بين قارات العالم، والمصالح الأوربية الضخمة بها. وذكر أنه لا يمكن فصل مصير مصر عن مصير قناة السويس ومستقبلها؛ فالذى تصبح له السيادة على مصر ستكون له السيادة بالتالى على قناة السويس والعكس صحيح:

---

(١) راجع الفصل الثالث من الباب الأول ص ١٤١ وما بعدها.

(2) Wallace, Macklenzié, Egypt and the Egyptian Question, Lon. 1882. p. 94.

(3) Courcel à Freycinet, 31. 7. 882. D.D.F. Op. Cit. No. 490.

« On ne peut séparer le sort d'Egypte de l'avenir du Canal de Suez : Le Maitre de l'Egypt sera le Maître de Canal et vice — Versa » [1] .

وإذا أصبح الحياد الدائم لمصر أمراً واقعاً فإن هذا سيكون خير ضمان ضد أى محاولة لاستغلال قناة السويس من جانب دولة واحدة . واعطى مارتينز مثالا على ذلك حياد سويسرا وبلجيكا ولوكسمبورج [2] .

هذا وقد تساءل دى جيرز De Giers (وزير خارجية روسيا) عن الإجراءات التى ترى انجلترا وجوب القيام بها لضمان سلامة الملاحة فى قناة السويس ، بحكم أن السفن الروسية الراجعة من الصين كانت على وشك المرور بها . وطالبت الحكومة الانجليزية بأن تضمن لها حرية المرور . ورد جرانفيل بأن الحكومة الانجليزية طلبت من الدول الأخرى أن تبلغها وجهات نظرها الخاصة بحماية قناة السويس . وأضاف أن تقارير وزارة البحرية عن الموقف فى القناة تبعث على الاطمئنان [3] . وقد أدى موقف روسيا إلى رغبة الحكومة البريطانية فى إنفضاض المؤتمر ، وإن كانت تميل إلى أن يكون ذلك بمعرفة دولة أخرى [4] .

وعرضت حكومة البرتغال على انجلترا مساهمتها فى حماية قناة السويس إذا ما رأت حكومة انجلترا بالاتفاق مع الدول الاوربية أهمية لاشتراك البرتغال

---

(1) Juliette Adam, L'Angleterre en Egypte. Paris 1922, pp 70 - 71.

(2) Ibid.

(٣) احمد عبد الرحيم المسألة المصرية ص ٢٧٠ .

(٤) المصدر السابق ص ٢٦٣ .

فى ذلك (١) .

كما عرضت الحكومة الاسبانية هى الأخرى على الحكومة الانجليزية استعدادها للمساهمة فى حماية قناة السويس (٢) .

وبالنسبة لموقف تركيا فى المؤتمر نجدها قد إمتنعت بادىء الأمر عن الاشتراك فيه، ثم عدلت بعد ذلك عن موقفها - بعد ضرب الاسكندرية - واشتركت فى المؤتمر . ويعلق «هاتزفيلد» على تردد تركيا فى الاشتراك فى مؤتمر الأستانة بأنه يرجع إلى خوفهم من أن تتركها أوربا تواجه انجلترا وحدها . ومن أسباب رغبة السلطان فى استمرار أعمال المؤتمر أنه كان يأمل أن يثير الخلاف بين المندوبين ، وبذلك يستطيع ممثلوا تركيا اطالة مناقشات المؤتمر فى الوقت الذى يرسل السلطان قواته إلى مصر دون أى اتفاق سابق مع الحكومات الاخرى . على أن مندوبى المؤتمر سرعان ما تبينوا هذا الهدف وأدركوا خطورة استمرار جلسات المؤتمر (٣) . وكانت الاستعدادات الحربية فى تركيا واضحة فقد عقد السلطان قروضا بلغت ٤٥٠,٠٠٠ جنيه تركى (٤) كما أبدت الحكومة الروسية استعدادها لتقديم أى قروض تطلبها الحكومة العثمانية كى تتمكن من ارسال حملة عسكرية إلى مصر (٥).

---

(1) Sempago to Granville., 14. 8. 1882 Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 661.

(2) Granville to Morier, 20 8.1882, Parl P Egypt. 18 (1882). No 18.

(٣) احمد عبد الرحيم - المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(4) Kamel, Sayed, Op. Cit. pp. 308.

(5) Ibid.

ورغم مشاريع تركيا للتدخل فى مصر إلا أن الحكومة البريطانية لم تعبأ بتشدد الحكومة العثمانية. ذلك أن بريطانيا كانت على يقين من تدهور الحالة الاقتصادية للدولة العثمانية وأنها لاتقوى على تحمل نفقات باهظة مهما طلبت من قروض محلية وخارجية ( روسية ) لتغطية هذه النفقات .

وكانت بريطانيا تعلم أن السلطان يتكلم أكثر مما يفعل، وأن مشروعه هذا مجرد حبر على ورق (١) . أما عن موقف السلطان بالنسبة للثورة العرابية وكذلك الرأى العام التركى ، فكان هناك فى الواقع ميل لعرابى ، وهاجمت فكرة إعلان عصيان عرابى التى كانت تلح عليها انجلترا (٢) . وأرسل عرابى رسائل إلى السلطان يعلن فيها ولاءه وتصميمه على عدم السماح للاجانب بالتدخل فى شئون مصر (٣) وتقدم دوفرين إلى مؤتمر الاستانة فى جلسة ٢٦ يولية باقتراح يقضى بمطالبة السلطان بإصدار إعلان يساند فيه الخديوى ويعلن عصيان عرابى (٤) . ونجحت انجلترا فى ذلك ، ووافق السلطان فى ١٩ أغسطس ١٨٨٢ على إعلان عصيان عرابى (٥) .

وبالنسبة لاستعدادات تركيا الحربية نجدها قد جهزت سفينتين حربيتين

---

(1) Dufferin to Granville, 9.8. 1882, Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 624.

(٢) احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٢٦٤ .

(3) Dufferin to Granville, 26. 7. 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 443.

(4) Ibid : p. 460.

(5) Dufferin to Granville, Const. 9. 8. 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 680.

إكبهدثين في ٢ أغسطس وتحركتا ليلا واتجهت أحداها الدردنيل ثم سالونيكا والثانية إلى سالونيكا مباشرة ، وكانتا محملتين بالمؤن والجنود . وكانت هناك سفن أخرى محملة بالجنود قد أبحرت في ٣ ، ٥ أغسطس متجهة إلى كريت . وساد الرأى بأن درويش باشا سيقود الحملة . فقد أخذ أربعة « جنرالات » آخرين معه ، وربما اتجه الاسطول إلى رودس أو كريت (١) .

عندئذ أعطت الحكومة البريطانية تعليماتها إلى « سيمور » بعدم السماح للسفن التركية التي تحمل جنودا والتي من المحتمل وصولها إلى الاسكندرية ، أو ميناء بور سعيد ، وأن يطلب منها التوجه إلى كريت أو إلى أي مكان آخر . وكانت هذه الاحتياطات من جانب الحكومة الانجليزية بسبب إصرار الصدر الاعظم على تأكيد اخلاص عرابي وولائه له . وكان يرى أن اعلان عصيان عرابي لامعنى له ، وأنه لابد أن يؤدى إلى تعقيد الموقف في مصر وأن الباب العالي لم يفكر في إصدار الاعلان قبل نزول القوات التركية إلى مصر . وقد طلبت انجلترا من ألمانيا أن تبذل مساعيها الودية لاقناع السلطان بإعلان عصيان عرابي (٢) .

واشتركت ألمانيا والنمسا في الضغط على السلطان لتحقيق هذا الغرض . وبذل السفير الفرنسي كل جهده لاقناع الباب العالي بعدم عقد الاتفاق الحربي مع انجلترا . واعتقد دوفرين أن هدف فرنسا هو عرقلة إرسال القوات التركية لمصر (٣) .

---

(1) Ibid. No. 563. 5.8.1882; Cf. Kamel, Sayed, Op. Cit. p. 309.

(٢) احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٢٦١ — ٢٦٢ .

(٣) المرجع السابق ص ٢٦٠ — ٢٦١ .

ولكن انجلترا على أية حال كانت تسير فى إجراءات احتلال القناة فى الوقت الذى تشغل فيه المؤتمر وتركيا بالاقتراح تلو الآخر .

وفى الجلسة الختامية للمؤتمر - وهى الجلسة السادسة عشر - فى ١٤ أغسطس ، ١٨٨٢ قدم كورتى اقتراحا بتأجيل المؤتمر إلى أجل غير مسمى ؛ وأن يقوم قادة الاساطيل البحرية بالموقع بتنفيذ الاقتراح الذى يتبناه المؤتمر : —

« Lés commandants des forces navales sur les lieux seront chargés par leurs gouvernements respectifs de fixer les régles à établir pour la mise à exécution du projet que la conférence Venait d'adôpter ».

ووافق جميع الاعضاء على هذا الاقتراح وتأجلت أعمال المؤتمر (١) .
وفى نهاية الجلسة السادسة عشر والأخيرة للمؤتمر أصدر قراراً يقضى بأن الحكومات الأوربية قد توصلت أخيراً إلى اتفاق ودى مؤداه : « أن التسوية النهائية للأزمة المصرية لا تتم بغير اشتراك الدول الأوربية معاً » (٢) .

وهكذا اتخذت بريطانيا من مؤتمر الاستانة وسيلة لإحتلال قناة السويس ومصر . فبعد تحقيقها للمرحلة الأولى من خططها بضرب واحتلال الاسكندرية لتخفى الهدف الأصلى ، أثارت المخاوف على قناة السويس ، وتعرضها للاغلاق وإعاقة الملاحة بها من جانب العرابيين . وكانت الدبلوماسية البريطانية داخل المؤتمر وخارجه نشطه ومرنة فتظاهرت بأنها لا تريد الانفراد بالعمل فى حماية

---

(1) De Noailles ( سفير فرنسا بالاستانة ) à Freycinet, 14. 8. 1882, D. D. F. T. 4 No. 509.

(2) Dufferia to Granville, 17. 8. 1882., pp. Egypt 18 (1882) No. I.

قناة السويس وعرضت مشاركة فرنسا لها ثم إيطاليا لإحتلال القناة . وهى تعلم مسبقا تعذر اشتراكهما فى العمليات العسكرية فى مصر والقناة . وهكذا نجحت الدبلوماسية البريطانية فى تحقيق هدفها لتتيح الفرصة للجانب العسكرى من تنفيذ المخطط الحربى السابق وضعه منذ سنوات لتضع يدها على قناة السويس . وكان لها ما أرادت .

# الفصل الثالث

## الاحتلال الانجليزى لقناة السويس

— ضرب مدينة الاسكندرية فى ١١ يوليو ١٨٨٢ ونتائجه .

— الخطة العسكرية لاحتلال قناة السويس .

— تحركات الأسطول البريطانى لاحتلال القناة .

— موقف دى لسبس من الأزمة .

إذا كنا قد ألقينا الضوء فى الفصل السابق على النشاط الدبلوماسى لتبرير احتلال قناة السويس فإننا سنتناول هنا بالدراسة التنفيذ العملى للخطة العسكرية التى أعدتها إنجلترا لإحتلال قناة السويس . فعلى حين كان مؤتمر الاستانة يتحرك ببطء ، بيتت الحكومة البريطانية النية للعمل منفردة فى مصر . فبعد وصول أساطيل انجلترا وفرنسا للاسكندرية فى مايو ١٨٧٢ ، حاولت السلطات المصرية تدعيم تحصينات الاسكندرية ، فكان رد السلطات البريطانية تعزيز الأسطول البريطانى الراسى فى مياه الاسكندرية (١) . واقترح الادميرال الانجليزى بالاسكندرية دعوة تركيا فى الوقت نفسه لإرسال سفينة حربية للاسكندرية وإخطار الدول بذلك (٢) . كما أرسلت ألمانيا السفينة الحربية Habicht (٣) وأرسلت أمريكا السفينة الحربية Lancaster (٤) ؛ وذلك بحجة حماية الرعايا الأجانب بعد الاضرابات التى سادت البلاد خلال شهرى مايو ويونيو ، والذى كان لإنجلترا دور كبير فيه . فقد استولى الذعر على الجالية الأوربية فى مصر بسبب تلك الأحداث ، واتجه معظمهم للاسكندرية حيث كانت فى انتظارهم حوالى ٢٥ سفينة تابعة للدول الغربية . وبلغ عدد المسافرين على السفن ١٤ ألف فرد ، واستعد ستة آلاف أخرين للسفر (٥) . وكانت تقارير القنصل الفرنسى فى

---

(١) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٢٤٣ .

(2) Tissot à Freycinet, 29.5.1882, D.D.F.T. 4. No 350.

(3) Lord Ampthill to Granville, 17.6 1882. Par. p. Egypt. 1 (1882) No. 228.

(4) Consul Bidwell to Granville Par. P. Op. Cit. No 254.

(5) Moorehead, Alan, The white Nile. Penguin Book. London, 1963. p 208

مصر ( سنكفكيز ) تشير أيضا إلى إستمرار هجرة الأوربيين من البلاد، وتوقع السفير « عمل بريطانى قريب » بدليل فراغ القنصلية البريطانية من الموظفين ، فيما عدا إثنان لتسجيل أسماء الانجليز الذين يرغبون فى البقاء بمصر (١).

كذلك بعث كارترايت — القنصل البريطانى بمصر — بتقرير لحكومته بأن هجرة الأوربيين : « The exodus of Europeans » آخـذه فى الإزدياد الشديد ، لدرجة أن وكلاء الشركة الملاحية البريطانية P&O قد نقلوا مقار مـكاتبهم إلى الميناء نظراً للضغط الشديد على السفن (٢) .

وتذكر الوثائق البريطانية أيضاً أن الجالية اليونانية بالاسكندرية قد إنتابهـا الذعر نتيجة الأحداث الجاريه آنذاك ، وأنهم ينظمون وسائل « الدفاع الذاتى» وذلك فى حاله نشوب الاضطرابات وتعرضهم للهجوم، وأن الحـكومة اليونانية قد أرسلت باثنين من العسكريين للإسكندرية لحماية اليونانيين المقيمين بهـا فى حالة الضروره (٣) .

وراقبت الحكومة البريطانية تطور الأمور فى مصر بكل عناية واهتمام، وأرسلت لقائدها البحرى ( سيمور ) الذى كان يرابط بقطـع الأسطول بالاسكندريه ، تطلب منه مراقبة ما تقوم به السلطات الحربية المصرية فى هذه المدينـة وتدمير الحصون .

---

(1) Sienkievicz à Feryciuet, Alex 28.6.1882, D. D. F. T. 4. No. 413.

(2) Cartright to Granville, Alex. 29 6.1882. Par. P. Egypt. 17 (1882) No 60.

(3) Ford : ( سفير انجلترا بأثينا ) to Granville, 19.5.1882. Par P. Egypt 8 1882) No. 84.

ومن العجيب حقا أن يعتبر الانجليز جهود المصريين لتحصين بلادهم عملا عدائياً موجهاً ضدها . وقامت بضرب الاسكندرية يوم ١١ يوليو ١٨٨١ بعد أن دافع أهلها عنها دفاعاً مشهوداً — رغم القوى غير المتكافئة — واضطر العرابيون إلى إتخاذ قاعدة جديدة لهم فى كفر الدوار (١) . وكانت الحكومة البريطانية قد بيتت النية على ضرب الاسكندريه واحتلال قناة السويس قبل اختلاق مسألة ترميم الحصون . فنجد فى ٢٢ يونيه ١٨٨٢ — أى قبل إنعقاد مؤتمر الاستانة بيوم — « ليونز » سفير انجلترا بباريس ، يعرض على الحكومة الفرنسية الاشتراك فى وسائل عاجلة بقصد حماية قناة السويس . وأرسل فريسنيه ره إلى « تيسو » يخبره بأن قناة السويس غير معرضة للخطر ، وأن شركة القناة ذاتها لا تخشى من شيء سوى تلك الحماية التى يراد فرضها عليها . لأن احتلال قناة السويس قد يؤدى إلى قطع ترعة الاسماعيلية ، ويعرض القناة البحرية نفسها لأعمال عدائية . كما أنه سيترتب على احتلال القناة بالضرورة إحتلال القاهرة والاسكندرية بل مصر كلها ، وأنه ليس لفرنسا الحق فى التدخل العسكرى فى الوقت الذى دعت فيه دول أوربا للتشاور فى أنسب الحلول للمسألة المصرية ، كما وأن فرنسا لا تسمح لدولة أخرى بالتدخل . وعارض فريسنيه فكرة جرانفيل(٢) .

وكان سيمور قد طلب من الحكومة البريطانية فى ٣ يوليو ١٨٨٢ الإذن بضرب بطاريات ميناء الاسكندرية ، وتلى ذلك سلسلة من المناقشات العاصفة بين أعضاء مجلس الوزراء ، وأوضحت الحكومة الفرنسية لانجلترا أنها ان

---

(١) محمد مصطفى صفوت : انجلترا وقناة السويس ص ٧٢ .

(2) Freycinet à Tissot, paris, 24.6.1888. D. D. F. T. 4. No. 408.

تشترك معها فى ضرب الاسكندرية . ورأى كثيرون من أعضاء الوزارة أن الضرب سيقبعة حملة عسكرية واحتلال مؤقت لمصر . ويعلق مارلو على ذلك ، بأن أحداً لم يسأل أو يستفسر عن مدى تهديد بطاريات طوابى الاسكندرية للسفن البريطانية ، فيما عدا برايت BRIGHT الذى استقال من الوزارة احتجاجا على ضرب الاسكندرية . واعتقد مارلو أن برايت قد رأى أن تأمين قناة السويس هو وحده الذى يدعو إلى الضرب فى حالة التهديد (١) . كما أعتقد بعض أعضاء الوزارة البريطانية وبالأخص جرانفيل أن ضرب الإسكندرية سيؤدى إلى سقوط عرابى واستعادة الخديوى لسلطته (٢) .

وعارضت فرنسا ضرب الاسكندرية ، وأصدرت بتعليماتها إلى قائد أسطولها بميناء الاسكندرية ، كونراد ، Conorad بالإنسحاب والتوجه لميناء بور سعيد إذا ضربت الحصون (٣) . فقد رفض فريسنيه — فى ٥ يوليو — أعطاء ، الأدميرال ، الفرنسى أوامر مماثلة كالتى أعطت للأدميرال الانجليزى بضرب الاسكندرية وبالعمليات الحربية . فالحكومة الفرنسية لا تستطيع الاشتراك فى إجراءات هجومية فى مصر بدون تصديق البرلمان على ذلك (٤) . واعتقد الإنجليز أن الفرنسيين يتحينون الفرصة للنزول فى بور سعيد وأنهم يضعون الخطط للزحف السريع على القاهرة ، على حين اكتشف الأدميرال الإنجليزى أن زميله الفرنسى قد أعطاه معلومات كاذبة عن عدد المدرعات الفرنسية فى قناة السويس (٥) .

---

(1) Marlowe, J. Cromer in Egypt Op. Cit. p. 65.

(2) Ibid. p. 66.

(3) Freycinet à l'Amirl Joured guiberry. Paris, 9.7.1882, D D.F.T, 4. No. 438; Cf. Dilke, Op. Cit: T.i. p. 468.

(4) Hippeau, Edmond, Op. Cit.. p. 428.

(٥) احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٢٥٣ .

ولم يتأثر بسمارك بأحداث ١١ يوليو ، وهاجمت صحف برلين بشدة ضرب الإسكندرية ، كذلك احتجت ألمانيا على « شارلز دليك » الذى أعلن فى مجلس العموم البريطانى أن انجلترا تتمتع بتأييد ألمانيا والنمسا فى هـــذا العمل ( ضرب الاسكندرية ) . واشتكى السفير الألمانى فى لندن بذلك يوم ١٦ يوليو . ويذكر شارلز ديلك أن السفير الألمانى أفهمه « أن التصريحات تجعل المراسلات السرية مستحيلة » :

« Announcements made confidential communication impossible »

وأرسل بسمارك شكوى فى ٢٠ يوليو على خطاب « شارلزديلك » المذكور فى البرلمان ، وقد إعترف بعد ذلك « مونستر » Count Münster — سفير ألمانيا بلندن — بأن ألمانيا تعطى بريطانيا « تأييدهـا المعنوى » ورأى « شارلزديلك » أنه لا يوجد فارق بين التأييد المعنوى والموافقة (١) .

ولم يختلف موقف النمسا عن موقف ألمانيا . وقد تأثرت الحـكومة الإنجليزية بقرارها النهائى بإعتبارات أخرى ، فالرأى العام الإنجليزى ، وبخاصه الدوائر التجارية الشديدة الاهتمام بقناة السويس ، كانت شديدة الحماس للتدخل (٢) . هذا وقد أرسلت الحـكومة البريطانية قوات من جزيرة قـــبرص فى ١٧يوليو ( ثلاثة آلاف جندى ) عسكروا خارج اسكندرية (٣) .

وبإحتلال مدينة الإسكندرية فى ١٥ يوليو ١٨٨٢ تمت المرحلة الأولى من الخطة الاستراتيجية التالية وهى إحتلال قناة السويس ، فمن طريقها يسهل إحتلال

---

(1) Dilke, Op Cit. pp. 470 - 471.

(٢) احمد عبد الرحيم — المسألة المصرية ص ٢٥٢ .

(3) Marlowe, Cromer in Egypt. Op, Cit. p. 65.

العاصمة . وكانت وزارتي الحربية والبحرية البريطانية قد عقدتا العزم منذ أوائل هذا العام أن يكون الهجوم على مصر من ناحية قناة السويس . وتقرر في أواسط يونيو أن تمهد السبيل لذلك بالرشوة بين بدو الشرق (١) .

وهكذا كانت الاستعدادات العسكرية قد سبقت ضرب الإسكندرية منذ مدة . ففي نوفمبر ١٨٨١ ، كلف جولدسمد ( Goldsmid ) بأن تجمع المعلومات الخاصة بالجيش المصري والتحصينات القائمة في البلاد . وقد فحص ولزلي وتشيلدرز التقريرات التي أرسلها إلى لندن بعناية حتى يصبح في وسعهما إعداد الحملة إذا ما اقتضت الظروف وفي وزارة الحربية كان تشيلدرز قد درس كافة الاحتمالات . وفي ٢٢ يونيه صرح جرانفيل للورد سبنسر بأنه لامفر من التدخل (٢) . وذكر الكولونيل «سبتان» Septan أن وزارة الحربية الإنجليزية رأت منذ ٢٨ يونيه — أي قبل ضرب الإسكندرية — ضرورة إحتلال قناة السويس وأخذت تدرس الوسائل لتحقيق هذا المشروع (٣) .

وفي ٣٠ يونيه ١٨٨٢ نجد تيسو Tissot يرسل إلى فريسنيه — وزير خارجية فرنسا — رسالة يخبره فيها بأن الملحق البحري الفرنسي بانجلترا قد أخبره بأن هناك نشاطا عسكريا ملحوظاً ، وأن هناك حملة عسكرية يقدر عدداً فرادها ما بين ٢٢ ألف إلى ٣٠ ألف فرد تجهز ولا يعرف وجهتها . إلا أن الصحف تحدثت عن القناة . وأنه من أجل حماية القناة حماية فعلية يجب احتلال القاهرة (٤) .

---

(1) Blunt, W.S., Op. Cit. pp. 227, 266.

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية هامش ص ٢٥٢ .

(٣) الرافعي — الثورة العرابية والاحتلال الانجليزي ص ٣٩٨ — ٩ نقلا عن الكولونيل سيتان — الحملات الانجليزية في افريقيا ص ٢٢٨ .

(4) Tissot à Freycinet, Lond. 30.6.1882. D.D.F 1ère série T. 4. No. 416.

ويتضح من رسالة تيسو المذكورة ، إنشغال مجلس الوزراء البريطانى فى هذه الفترة ، بالإعداد للخطة العسكرية لإحتلال مصر وقناة السويس . بدليل فشل تيسوفى الاتصال بجرانفيل خلال هذه الفترة وإرساله تقريرا بذلك لحكومته (١)

وفى تقرير آخر لتيسو — فى ٨ يوليو — أوضح الإستعدادات العسكرية فى بريطانيا وإستعداد مصانع الأسلحة لإنتاج الذخيرة . وأرسال انجلترا سبعة آلاف جندى من قوات الهند إلى مالطة وقبرص (٢) .

وفى تقرير آخر للقائم بالأعمال الفرنسى بلندن ( D'Aunay ) يذكر أن مجلس الوزراء الإنجليزى يبحث مسألة إرسال ٢٠ ألف جندى إلى قبرص ، ١٥ ألف من انجلترا و ٥ آلاف من الهند (٣) .

وفى ٢٠ يوليه ١٨٨٢ عقد فى وزارة الحرب البريطانية اجتماع عسكرى على مستوى عال برئاسة ، الجنرال ولسلى ، حضره مختلف رؤساء إدارات الوزارة ، لبحث خطة الحملة البريطانية لإحتلال مصر ، وتتلخص فى احتلال الإسكندرية ، وتحويلها إلى قاعدة رئيسية للعمليات ونقطة تجمع للقوات والمعدات والسفن والقيام من هناك بكل ما يمكن من المناورات الخداعية لخداع القيادة العرابية عن اتجاه التقدم الحقيقى نحو القاهرة ، والذى سيتم عن طريق الإسماعيلية — ٧٥ ميلا فقط — ويمر بمناطق صحراوية بجوار ترعة الإسماعيلية ولا تعترض سبيله الموانع المائية العديدة الموجودة فى الدلتا فى فترة الفيضان التى تمتد من شهر أغسطس حتى اكتوبر ، فيما لو سلكت القوات طريق كفر الدوار — القاهرة ،

---

(1) Ibid.

(2) Tissot à Freycinet, 8.7.1882 , D.D.F. 1ère série, T. 4, Mo. 433.

(3) D'Aunay à Freycinet, 20.7.1882, D.D.F. T. 4. No. 466.

والذى يبلغ طوله ١٢٠ ميلا هذا فضلاعما يوفره طريق الاقتراب من الإسماعيلية من إمكانيات سهلة لزحف أو مطاردة الفرسان السريعة حتى القاهرة عقب هزيمة القوات المصرية قرب قناة السويس . وأن إحتلال القاهرة بسرعة سيؤدى إلى نهاية مدة الحملة بحكم أنه لن يعطى الفرصة أو الوقت الكافى لإعادة تجميع القوات المصرية الأخرى الموزعة على المواقع والمناطق الأخرى .

لذلك كان من الضرورى لنجاح الخطة المذكورة الإستيلاء السريع على بورسعيد والإسماعيلية لتأمين القناة نفسها من أى تخريب وكذلك ترعة الإسماعيلية للحيلولة دون قطع المياه عن بور سعيد والإسماعيلية ، مع الإستيلاء على وصلة السكة الحديد عند نفيشه واصلاح كل تخريب بها لتسيير القطارات المحملة بالمؤن وراء الجيش فضلا عن تسيير كل ما يمكن من القوارب فى الترعة ، واستكمالا لعملية تأمين القناة كان من الضرورى إحتلال السويس بقوات هندية تبحر من بومباى .
كما تمت الترتيبات لإرسال الخيام والأخشاب من قبرص وانشاء المستصفيات فى مالطة وقبرص . وأعدت « الأدمرالية » فى بريطانيا ٦٩ سفينة نقل من الخطوط التجارية لنقل القوات الرئيسية المحملة ومعداتها من بريطانيا نفسها فضلا عن تأجير خمس سفن أخرى لنقل البغال من نانال إلى مصر ، واستخدام البحرية لسفن الجنود التسعة الخاصة بها والتى كان على خمس منها المعاونة فى نقل القوات البريطانية الموجودة هناك . وقد بلغت جملة القوات الرئيسية المحملة والتى بدأت تبحر من موانى بريطانيا ابتداء من ٢٧ يوليو ( ١٦٤١٦ ) رجلا وقد استكمل وصول هذه القوات كلها تقريبا فى الإسكندرية فى ٢٢ أغسطس ، هذا فضلا عن ارسال الحاميات البريطانية المرابطة فى جبل طارق ومالطة ٧٥٩٢ رجلا للاسكندرية . كما تشكلت القوة المبحرة من الهند فى أغسطس من ٧ سفن نقل من كتيبتين مشاه بريطانيتين و ٣ وحدات من فرسان « البنغال » و كتائب

مشاه هنديه أخرى وجنود الفام وبلغت جملة هذه القوات ٦٩٣٢٠ جنديا (١) .
وبلغت جملة قوات الحملة البريطانية على مصر نحو ٣٥ ألف جندى ويؤكد بلنت أن الجيش الإنجليزى كان يربو على الاثنين ألف جندى (٢) .
وذكر السفير الإنجليزى بباريس لفريسنيه فى ١٢ يوليو ١٨٨٢ أن الحكومة المصرية قد تضطر بعد حوادث الإسكندرية وانتقال الأسطول الفرنسى قبيل ضرب إلى بور سعيد إلى تدمير القناة كخطة حربية ، ولذلك يجب أن يوعز إلى مؤتمر الاستانة ليوصى انجلترا وفرنسا باحتلال قناة السويس . وقبل فريسنيه هذا الرأى، وقال: « إنه مادام لابد من الحصول على موافقة أعضاء مؤتمر الاستانة بندب انجلترا وفرنسا لاحتلال القناة ، فلن يجد صعوبة فى الحصول على موافقة البرلمان الفرنسى على المشاركة فى هذا العمل . على أن يغطى بروتوكول النزاهه أى إجراء يقصد به حماية القناة وأن من واجب الدول الكبرى والباب العالى أن تقترح هذا العمل أو تضمنه وأن يتم على وجه السرعة » (٣) .
هذا وقد أعطت الدبلوماسية البريطانية هذا الموضوع قدراً كبيراً من العناية

---

(١) محمود عزمى — أضواء حول معارك الحرب العرابية — بحث منشور بمجلة الطليعة عدد خاص عن الثورة العرابية رقم ٩ سبتمبر ١٩٧١ . ص ١٠٠ — ١٠١ ، نقلا عن كتاب :

— Williams, Bond, Brian, Victorian Military Campaigns, the Egyptian Campaign of 1882. • Lond. 1967. pp 251 - 257.

وراجع أيضا — الرافعى — الثورة العرابية ص ٣٩٨ — ٤٠٠ .

(2) Blunt, W.S., Op. Cit., p. 399.

(٣) احمد عبد الرحيم مصطفى — المسألة المصرية ص ٢٦٥ .

فأرسلت إلى ألمانيا بعد ضرب الإسكندرية تخبرها بأن قناة السويس أصبحت مهددة بالأخطار نتيجة الأحداث المصرية واستفسرت من ألمانيا عن الإجراءات التي يمكن أن تتخذها ألمانيا للتوصية بتأمين هذا الممر (١) .

كذلك أرسل « تيسو » — سفير فرنسا بلندن — برقية إلى فريسينية يوم ١٤ يوليو يخبره أن الحكومة البريطانية قد أصدرت أوامرها إلى بعض قطع أسطولها بالتجول في قناة السويس لحماية الملاحة بها ضد أي هجمات ، وأنها قد اتخذت هذا القرار استجابة لرغبة أغلبية غرف التجارة في بريطانيا . وأن الرأي العام في بريطانيا تأثر بما فيه الكفاية ، وأنه ليس من المستبعد أن تقوم بريطانيا تحت ضغط من الرأي العام باحتلال قناة السويس في حالة مهاجمتها (٢) .

وبناء على هذه البرقية أرسل فريسينيه تعليماته إلى الأدميرال « كونراد » قائد الأسطول الفرنسي المتواجد في بور سعيد أن يطوف بدورة في قناة السويس لحماية حركة المرور بها (٣) .

وصدرت التعليمات للجنرال « ولسلي » قائد الحملة في ٦ يوليو — بمغادرة لندن بعد دراسة خطة الغزو بطبيعة الحال — والابحار إلى جزيرة قبرص على رأس قوة حربية باعتبارها مقدمة للحملة . وكان عليه البقاء بجزيرة قبرص لحين صدور تعليمات أخرى إليه بالابحار إلى منطقة قناة السويس .

---

(1) Courcel à Freycinet; Berlin, 13.7.1882, D.D.F, 1ère série T. IV, No. 445. p. 420.

(2) Tissot à Freycinet, Lond. 14.7.1882, D.D.F. ibid. No. 449. p. 422.

(3) Freycinet à Tissot, Paris, 15.7.1882, D.D.F. Ibid No. 450. p. 422.

وكان الأسطول البريطانى فى البحر المتوسط والبحر الأحمر على أهبة الاستعداد. وأعطيت التعليمات للأسطولين بالبقاء قريباً من قناة السويس خلال شهرى مايو ويونيه ١٨٨٢ (١) . بدء وصول القوات البريطانية إلى منطقة قناة السويس فى وقت مبكر قبل احتلال مدينة الاسكندرية ، وحتى لا تتمكن القوات المصرية من أحداث أى تخريب بمنطقة القناة. فقد أرسلت وزارة الحربية بتعليمات إلى سيمور فى ٥ يوليو ١٨٨٢ بسرعة إرســـال سفينة حربية إلى بورسعيد بحجة حماية الرعايا البريطانيين (٢).

وفى نفس الوقت حذرت الحكومة قناصلها فى بور سعيد والسويس (٦ يوليو ١٨٨٢ ) باتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية أنفسهم فى هذه الأماكن ، وذلك بعد اجراءات محاصرة الاسكندرية والتهديد باستخدام القوة ضد الحامية (٣). وبعد احتلال مدينة الإسكندرية فى ١٥ يوليو ١٨٨٢ ، أخذت تتوافد على الاسكندرية جموع غفيرة من السكان الاوربيين . ورأى « كارترايت » Cartwright ( الذى ناب من مالت عند غيابه عن مصر ) أنه من الضرورى إتخاذ الإحتياطات الشديدة لضمان أمن القوات البريطانية الضخمة التى أخذت فى النزول للاسكندرية ، يوماً بعد يوم . كذلك أخذت قطع الأسطول البريطانى

(١) عن تحركات الأسطول البريطانى فى البحرين المتوسط والأحمر راجع الوثائق البريطانية :

Parl. P. Egypt 1 (1882).

(2) The secretary to the Admirablty, 5.7.1882, Parl P. Egypt 17 (1882) No 133.

(3) Granville to Cartwright, 6 7.1882. Par. p Egypt. 17 (1882) No. 104; 156.

تتوافد على ميناء الإسكندرية . ووصل « جارنت ولسلى » قائد الحملة ، إلى الإسكندرية فى ١٥ أغسطس على السفينة Calabria (1)

هذا وكانت قد صدرت تعليمات — فى ٩ يوليو — إلى القنصل البريطانى فى بور سعيد واليس ( J. F. Wallis ) بتحذير الرعايا البريطانيين فى بور سعيد بأن يرحلوا عن المدينة . وفى صباح اليوم التالى سارع عدد كبير من الرعايا البريطانيين والفرنسيين والايطاليين والألمان واليونان والأستراليين بالاحتماء فى السفن الموجودة فى الميناء . وانتشرت إشاعة بأن القوات الموجودة بدمياط قد صدرت اليها الأوامر بالحرب، وساد الزعر بالمدينة فأصدر محافظ بورسعيد منشوراً للقناصل يؤكد لهم فيه أنه لا خطر البته . وفى يوم ١١ يوليو عندما ضربت الإسكندرية ظل اللاجئون فى بورسعيد محتمين على ظهر السفن بالميناء . وقامت السفينة الحربية البريطانية « ايريس » Iris والمتواجدة بالميناء تقوم بدور الحراسة خلال هذه الفترة. وكانت السفينة الحربية المصرية سخا قد وصلت لميناء بور سعيد قبل يومين من ضرب الاسكندرية ورست هذه السفينة بالميناء فى مواجهة السفينة الحربية البريطانية « ايريس» لمراقبة تحركاتها. وكانت مدافع كل منهما مصوبة ناحية الأخرى ، وكان الأدميرال « سيمور » قد هدد قائد السفينة الحربية المصرية بسبب الضوضاء التى يثيرها البحارة المصريون أثناء اجراء تدريباتهم اليومية على السفينة . فهدده بأنه إذا لم يكفوا عن ذلك فسيأمر السفينة أو يغرقها . وأذعن قائد السفينة المصرية إزاء تهديدات « سيمور »(2). وقامت بريطانيا بتعزيز القوة البحرية الموجودة ببور سعيد . فوصلت السفينة

---

(1) Royle, Op. Cit., Vol. I. pp. 237- 238.

(2) Ibid. p 241 – 4.

البريطانية Penelope بقيادة الأدميرال هوسكنز . وفى ١٤ يوليو بدأت بعض القطع الحربية البريطانية عبور القناة . وفى نفس الوقت صدرت تعليمات للأسطول الفرنسى فى ١٥ يوليو باقتفاء أثر الأسطول البريطانى فى عبور قناة السويس . واتجهت المدمرة البريطانية « Orion » وهى من كبرى سفن الأسطول البريطانى — بقيادة « ريتزروى » « Ritz - Roy » — من الاسكندرية إلى بورسعيد فى طريقها للتمركز فى بحيرة التمساح بالاسماعيلية . فوصلت بورسعيد يوم ٢٦ يوليو وعندما طلبت دخول القناة احتجت سلطات شركة قناة السويس لذلك . ودخلت القناة وتوقفت عند القنطرة حيث كانت التعليمات التى لدى « ريتزروى » قطع السلك التلغرافى الذى يربط القاهرة بالقسطنطينية ويمر بالقنطرة ولكن وصلته تعليمات أخرى من هوسكنز « Hoskins » تلغى تعليمات قطع الكابل المذكور ، فواصلت السفينة Orion رحلتها حتى وصلت إلى الاسماعيلية فى يوم ٢٧ يوليو ، وألقت مخاطيفها ببحيرة التمساح على بعد ٨٠٠ يارة من مدينة الاسماعيلية (١) . هذا وكانت وزارة البحرية قد أبرقت إلى قائد الأسطول بالإسكندرية « سيمور » فى ٢٧ يوليو بأن يتوجه إلى بورسعيد وجاء بالبرقية : « ربما يكون ضروريا احتلال بور سعيد والإسماعيلية فى الحال ويجب أن يكون الادميرال هوسكنز مستعدا لمصاحبة السفينة الحربية Penelope فى اتجاه الإسماعيلية . وضرورة وجود قوات كافية لإحتلال بور سعيد . وعليك تقديم تقرير عاجل عن القوات اللازمة لإحتلال نفيشة . وأن تصدر التعليمات للأدميرال هوسكنز ، بأن الاستعدادات المصريه فى قلعة الجميل تهدد بور سعيد ويجب إبلاغ القائد المصرى أنه إذا لم يتم اخلاؤها فسيتم تدميرها . وعليك أن ترسل

---

(1) Royle, Ch. Op Cit, Vol. I. pp 241 - 243.

سفننا لتدميرها » (١) .

ولقد لجأ محافظ بور سعيد ونائبه فى ٢٨ يوليو خوفاً على حياتهما إلى إحدى السفن البريطانية بالميناء ( Poonah ) . وكانت التعليمات قد صدرت لإحدى السفن الألمانية Move فى ٢٩ يوليو بالقيام بدور الحراسة فى القناة . وأبرق الأدميرال « هوسكنز » إلى الأدميرال الفرنسى فى بور سعيد فى يوم ٢١ يوليو بتأجيل العمل . وأرسلت التعليمات للسفينة الحربية الفرنسية Thetis بمغادرة الإسماعيلية . ومراعاة الحياد الصارم (٢) .

وكان على الأدميرال « هوسكنز » — بناء على التعليمات الصادرة إليه فى ٣ أغسطس أن يقصر عملياته فى قناة السويس على المحافظة على الوضع الراهن « Status quo » ولا يقوم بعمليات انزال بحرى، اللهم إلا فى حالة حماية الرعايا البريطانيين . أو عند أى محاولة لسد قناة السويس، عندئذ يستطيع سيمور التصرف . وهذا التحفظ الذى أخطر به « سيمور » كان مؤقتاً وللطوارىء بالنسبة للعمليات الحربية المستقبلة وأخذت القطع البحرية البريطانية تفد لبور سعيد يوم ٥ أغسطس والأيام التالية (٣) .

وترددت فى هذه الفترة أنباء عن مشروع لدى الإنجليز بإرسال قوات من الهند تمر عبر قناة السويس حتى الإسماعيلية (٤) .

---

(1) Granville to Lyons, 22.7.1882. Parl. p Egypt 17 (1882) No. 382.

(2) Royle, Op Cit.

(3) Ibid. pp. 243 - 4.

(4) Da Vorge a M. Decrais ( مديرية الشئون السياسية ), Port Said, 21.7.1882. D.D.F.T. 4. No. 468

وعند السويس - المدخل الجنوبي لقناة السويس — كانت بريطانيا قد وضعت الخطة لإحتلالها قبل أى نقطة على القناة . أرسل القنصل البريطاني بمدينة السويس « وست » West تقريراً عن الحالة هناك إلى لورد جرانفيل يقول ما ملخصة :

« لقد لجأ البريطانيون المقيمون بالسويس إلى الإحتماء بالسفن وكانوا يعيشون في قلق على ظهر القوارب . ووصلت سفينة جلالة الملكة في ٢٩ يوليو ، وكان قائد الأسطول البريطاني في القطاع الجنوبي « ويليام هويت » William Hewett قد وصل السويس في ٢ أغسطس بقيادة سبعة قطع بحرية . ويذكر القنصل البريطاني أنه قد توجه بصحبة « هنري جبسون Henry C. Gibson لتسليم محافظ المدينة بلاغاً بأن القوات البريطانية قد احتلت المكان ( السويس ) ولم يقاوم هذا الاحتلال من الجنود الموجودين هناك . وقد تم احتلال السويس عشاء الأسطول في ٢ أغسطس ١٨٨٢ وكان عددهم ٥٠٠ فرد ، وانسحبت القوات المصرية الموجودة بالسويس (١) .

وبذلك تم اغلاق المدخل الجنوبي لقناة السويس . وقد أثار احتلال الانجليز لمدينة السويس الرأى العام الفرنسي ، فأعلنت صحيفة « لاسيكل » Le Siécle أن الإنجليز نزلوا على القناة كاللصوص كما نددت صحيفة « Le Télégraphe » بأعمال اللصوصية التى اقترنت فى مصر كما كانت لهجة الصحف النمساوية تنم عن العداء الشديد (٢) .

وكان مكتب « التلغراف » بالمدينة مازال فى أيدى رجال عرابى ، ثم توافدت قطعتان بحريتان أخريان لبحيرة التمساح بالإسماعيلية فى ٢٨ يوليو (٣) .

---

(1) Consul–West to Granville., Suez, 7.8 1882, Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 676.

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى ـ المسألة المصرية ص ٢٧٥ .

(3) Royle, Op. Cit. pp. 244-5.

ووصلت قوات مصرية إلى بلدة « نفيشه » فى ٢ أغسطس وقدر عددها بحوالى ٨٠٠ جندى ، ورابطت خارج محطة السكة الحديد . وهرب محافظ الإسماعيلية ملتجئاً السفينة البريطانية « أوريون» فى ٤ أغسطس وطلب منهم الحماية وذكر لهم أن عرابى قد استدعاه للقاهرة ، وأن محافظاً آخر سيحل محله (١) .

وقامت وزاره الخارجيه البريطانية ، تبريراً لعملياتها العسكرية لإحتلال قناه السويس ، بإرسال تعليماتها فى ١٤ أغسطس ١٨٨٢ إلى جميع ممثليها الدبلوماسيين بالخارج وإلى إدارة شركة قناة السويس ( ارسلت بتاريخ ٢٢ أغسطس ) عن العمليات الحربية التى على وشك الوقوع فى مصر، وأن هذه الإجراءات العسكرية ستتخذ بناء على سلطة الخديوى بإنزال قوة عسكرية على ضفتى قناة السويس . وأن المواد ٩ ، ١٠ ، ١١ من اتفاق الخديوى والشركة ( ٢٢ فبراير ١٨٦٦ ) تحفظ للخديوى حق الدفاع عن قناة السويس . وبناء على ذلك فقد خول قادة الأسطول البريطانى فى بور سعيد والسويس بإحتلال الأماكن الحيويه لضمان حرية الملاحة فى القناة وحماية مدن وسكان قنـاة السويس . كما منحوا السلطة بحرمان قوات عرابى من استخدام خط السكة الحديد فيما بين الإسماعيلية والسويس وقد تم إحتلال مدينة السويس الواقعة خارج منطقة قناة السويس . ونصـح جرانفيل شركة قناة السويس بتقديم المساعدة وتسهيل نقل القوات البريطـانية عبر قناة السويس ، وان أى عمل خلاف ذلك سيعد بمثـابة معارضة لسلطة الخديوى وستقع المسئولية عندئذ على عاتق الشركة أو أى من مستخدميها إذا قاموا بمعارضة تنفيذ أوامر الخديوى (٢) . وكان الخديوى قد أصدر أعلاناً (فى

---

(1) Ibid. p 245.

(2) Granville aux Directeurs du Canal de Suez, 14.8.1882, D.D.F. 1ère Série. T. 4. No. 510.

١٥ أغسطس ١٨٨٢ ) بالسماح للقوات البريطانية باحتلال القناة (١) .
وفى ١٧ أغسطس ١٨٨٢ تم استدعاء « ريتز — روى » لبور سعيد حيث تم عقد مجلس حرب ، ثم عاد إلى الإسماعيلية ثانية فى اليوم التالى . وأخذت قطع الأسطول البريطانى المتواجدة ببحيرة التمساح بالإسماعيلية تجهز نفسها ، فقامت إحدى القطع بتقدير المسافة حتى معسكر « نفيشة » استعدادا لساعة الصفر (٢) .
وفى ١٩ أغسطس اتجهت بعض قطع الأسطول البريطانى لشرق الإسكندرية ، وكانت تتكون من ٨ بوارج و ١٨ سفينة بقيادة « سيمور » ، وقد أحيطت وجهة الحملة الحقيقية بنطاق كبير من السرية . وكان « جارنت ولسلى » على إحدى هذه القطع البحرية . وظهر الأسطول البريطانى فى خليج أبى قير على أساس أنه مكان الهجوم ، وكان ظهور الأسطول هناك فى الثالثة والنصف بعد الظهر . وطبقا لخطة التمويه الموضوعة ظهر الجنود واقتربوا كثيراً من الشاطىء ، وأخذوا أوضاع الاستعداد ، وأعطيت كل التسهيلات لمراسلى الصحف للحصول على تفصيلات الموقف فى أبى قير بدون إثارة أى شكوك . ونجحت الخطة تماما ليس فقط بالنسبة لإيهام الأوربيين بل وعرابى وزملائه أيضاً . وأخذت طوابى أبى قير تستعد متوقعة أن يطلق الأسطول البريطانى مدافعه فى أى لحظه . وبمجرد سدول الظلام سارع الأسطول بالتوجه شرقاً تجاه بورسعيد بأقصى سرعة ممكنة وفى صباح اليوم التالى ( ٢٠ أغسطس ) وصـــل الأسطول لبور سعيد (٣) .
وقد فاجأ مشاة الأسطول حامية بور سعيد ، وتم احتلال مدينة بورسعيد فى ٢٠

---

(1) Malet to Granville, 15.8.1882, Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 668.

(2) Royle, Op Cit. pp. 245 246.

(3) Marlowe, J., Cromer in Egypt. p. 68.

أغسطس ١٨٨٢ . وكذلك الاسماعيلية تم احتلالها مساء ٢٠ أغسطس ١٨٨٢ وبذلك أصبحت القناة كلها فى قبضة القوات البريطانية (١) .

أما بالنسبة لموقف دى لسبس من تلك الأخطار التى أخذت تهـــدد قناة السويس ، فقد اتضح منذ اليوم التالى لإنعقاد مؤتمر الاستانة ، وذلك عندما سرت إشاعة عن احتمال إرسال قوات بريطانية إلى بور سعيد . فأدى ذلك إلى تقوية استعدادات المقاومة فيها ، وقيل إن لدى عرابى حوالى ٣٠ ألف من رجال القبائل العربية الذين تجمعوا قرب قناة السويس ، التى وضعت الألغام عند مداخلها ، وأن عرابى سيفجرها فى حالة اقتراب الأساطيل (٢) .

وعلى ما يبدو فان دى لسبس قد تأثر بتلك الشائعات التى أعقبت إنعقاد مؤتمر الاستانة ، فأبرق دى لسبس من باريس إلى راغب باشا — رئيس الوزارة المصرية — فى ٢٤ يونيه يخبره بأن هناك شائعات فى أوربا حول الأخطار المحيطة بأمن وسلامة حرية المرور فى قناة السويس وأكد دى لسبس فى برقيته بحكمة وتعقل الحكومة المصرية ، وأنه لم يصدق هذا الخبر (٣) .

وردّ راغب باشا على رسالة دى لسبس فى ٢٥ يونيه ، بأن تلك الشائعات المنوه عنها إنما هى محض اختلاق . وشكره على تكذيبه لها ، وأضاف أن حكومة الخديوى تعترف أن من واجبها المحافظة على الهدوء فى البلاد بشكل عام وفى قناة السويس بشكل خاص . وأكد له أنه لا يوجد شيء يهدد أمن وسلامة القناة :

---

(1) Royle, Ibid. pp. 260 262.

(٢) احمد عبد الرحيم مصطفى ــ المسألة المصرية ص ٢٣٠ . نقلا عن دار الوثائق البريطانية .

(3) Freycinet à Tissot, 24.6.1882, D.D.F.T. 4. No. 408; Cf. Voisin Op. Cit. T. 3. p. 179.

« ..que rien en troublera la securité de votre oeuvre » (١)

كذلك أرسل الخديوى توفيق يشكر دى لسبس على رسالته (٢) .

وأبرق فكتور دى لسبس إلى شركة قناة السويس بباريس (فى ٢٩ يونيه) يستفسر منها عما إذا كان هناك عمل أوربى على وشك الحدوث من عدمه حتى يمكن تأمين سلامة الأفراد . وذكر فكتور فى برقيته أنه قد وردت برقية من لندن إلى مدير أراضى الدولة، باحتمال حدوث إنزال ضخم واحتمال احتلال القناة (٣) . وبناء على ذلك استفسر دى لسبس من « ستاندون » العضو البريطانى بمجلس إدارة شركة القناة — عما إذا كانت انجلترا ستقوم بهذا العمل . ورد دى لسبس على ابنه فكتور « بأنه لا يعتقد بوجود قرارات بهذا الشكل » (٤) .

وبناء على تطور الأحداث سارع دى لسبس إلى لندن فى أول يوليو ١٨٨٢ . وقد أورد « شارلزديلك » خبر وصوله إلى لندن فى مذكراته وذكر أنه تقابل مع دى لسبس فى نادى « كوبدن » Cobden club ودار الحديث بينهما عن أحداث مصر ، فأخبره « ديلك » بأنه قد قُتل ثمانية بريطانيين بالاسكندرية ولابد من حفظ النظام فى مصر . وعندما أحس ديلك أن دى لسبس سيتحدث فى النادى عن الأحداث فى مصر ، هدده بأنه إذا تحدث عن هذا الموضوع فسيعلق عليه ، وسيثير الحاضرين ضده . وغضب دى لسبس لذلك ، خاصة وأن دى لسبس كان مستعداً لإلقاء خطاب وكانت فى جيبه ورقة معدة لهذا

---

(1) Voisin Op. Cit. p. 179.

(2) Ibid.

(3) Victor de lesseps à la compagnie de suez, Ismailia, 29 6.1882, D.D.F.T: 4. No. 414.

(4) D.D.F. Op. Cit. p. No. 415., footnote No. 5 p. 390.

الغرض ؛ وأخبره « ديلك » أن من قوانين النادى عدم إثارة موضوعات سياسية مثيرة للجدل . وعرض دى لسبس علية برقيه وردت له من ابنه بالإسماعيلية توضح أنه لا توجد أى أخطار فى مصر ، مالم يحدث تدخل مسلح ، وسيؤدى هذا التدخل المسلح إذا حدث إلى هدم القناة (١) .

ثم تقابل دى لسبس مع جلادستون يوم ٤ يوليو ١٨٨٢ ، ولم يرد لنا ما دار بينهما من حديث ، إلا أن « شارلزديلك » يذكر بأنه قد علم بعد ذلك من جلادستون أن دى لسبس قد حصل على وعد من عرابى بالسماح له بشق ترعة للمياه العذبه للرى بدون دفع لهذا الامتياز (٢) .

وكانت رحلة دى لسبس هذه إلى لندن تهدف إلى مقاومة الاحتلال الانجليزى المنتظر للقناة . وكان من نتائج جهود دى لسبس أن ألمح لورد جرانفيل بإشاره حذره جداً ، ولكنها واضحة بما فيه الكفاية ، للأثر الذى تركته تصريحات ومجهودات دى لسبس على قرارات الحكومة الفرنسية الأخيره وأيضا على مركزها الحالى (٣) .

وقبل ضرب الاسكندرية بيوم – ١٠ يوليو – أصدر الادميرال سيمور تعليماته إلى السفن البريطانية المتواجدة ببور سعيد والسويس ، والتى بلغ عددها إحدى عشر سفينة ، بعدم عبور قناة السويس . وعلى الفور قام قائد السفينة البريطانية Iris بتحذير السفن البريطانية بميناء بور سعيد ، بعدم العبور خشية

---

(1) Tuckwell Gwynn, Life of Charles Dilke, Op. Cit. P. T. 1. P. 464; Cf. Par. P. Egypt 17 (1882) No. 70.

(2) Tuckwell, Op. Cit. p. 265.

(3) Tissot à Freycinet, Lond. 3.7.1882, D.D.F. 1ère série. T. 4. No. 422.

العمل العدائى الذى سيترتب على ضرب مدينة الاسكندرية فى اليوم التالى . وقد احتج فيكتور دى لسبس باسم شركة قناة السويس إزاء هـذا الخرق الصريح لحياد القناة ( مادة ١٤ من عقد الامتياز ) (١) .

وأرسل دى لسبس فى الوقت نفسه إلى السفير البريطانى بباريس ( ١٠ يوليو ) وأيضا إلى ممثلى الدول الكبرى يحذرها لتفادى الأخطار التى قد تلحق بقنـاه السويس . وينصح فيها كل دولة تهتم بحرية المرور بقنـاة السويس أن ترسل سفينة حربية للمراقبة عند بور سعيد . وأوضح أنه يحرم القيام بأى عمل حربى أو أى مظاهرة حربية عند مدخل القناة أو شواطئها ، وأن حيدة هـذه القناه ، قد تقررت فى الإمتياز الممنوح للشركة ( مادة ١٤ ) وأن هذا الحياد قد احترم فى الحرب الفرنسية-البروسية ، وكذلك الحرب الروسية التركية (١٨٧٧) (٢) .

وقد اتخذ دى لسبس هذا الموقف عندما طلب القائد البحرى الانجليزى المرابط فى بور سعيد ارسال سفن حربية للمراقبة فى قناة السويس . وامتنع مدير الشركة عن إجابة هذا الطلب خوفاً من العواقب التى قد تترتب علية من إنفراد انجلترا بحقوق فى القناة لا تكون للدول الأخرى وقد وافق مجلس إدارة الشركة على ما قام به مديرها على أساس أن الشركة مشروع تجارى مصرى قبل كل شيء ، ولذا لا يجب أن تربك نفسها فى عمليات سياسية أو حربية (٣) .

رأينا كيف صدرت التعليمات لقطع الأسطولين البريطانى والفرنسى فى

---

(1) De Vorges ( قنصل فرنسا بمصر ) à Freycinet, Alex. 13.7.1882; D.D.F.T. 4. No. 446.

(2) Lyons to Granville, 10 7 1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 196; Cf. Royle., Op. Cit. pp. 247 - 248.

(3) Roux, Ch., Op. Cit. T. 2. p. 71.

١٤ ، ١٥ يوليو ١٨٨٢ بعبور قناة السويس لضمان أمنها وحركة الملاحة بها من التخريب .

وقد أبرق كارتريت إلى جرانفيل يخبره بوصول دى لسبس إلى الاسكندرية يوم ١٩ يوليو ١٨٨٢ مصطحباً معه ابنه فيكتور ، وأنه قد قابل الخديوى ، ولم يتحدث كثيراً عن الموقف السياسى ، ولكن مجيئه إلى مصر كان فى نظر كارتريت : « من سوء الحظ »[١] .

هذا وقد تقابل دى لسبس بعد وصوله للاسكندرية بالخديوى توفيق الذى صرح له بأن عرابى هو « أداة الباب العالى التى ستقضى على آخر خلفاء محمد على وأنه انتصار للاسلام على المسيحية ، ومن الضرورى حماية قناة السويس ضد النوايا السيئة الواضحة لعرابى » :

« Arabi Pacha est l'instrument de Porte qui veut la fin de la dynastie de Méhémet Ali et la victoire de l'Islamisme sur les chrétiens »[٢] .

وفى نفس اليوم ( ١٩ يوليو ) نجد القائد البحرى البريطانى فى بور سعيد يبرق لحكومته بأن الأحداث خطيرة، وأن عرابى قد دعى كل المسلمين للثورة . وطلب حث الحكومة الفرنسية فى مثل هذه الظروف لإعطاء الادميرال الفرنسى تعليمات بالبرق ليكون على حذر[٣] .

---

(1) De Vorges à Freycinet, 19.7.1882, D.D.F. 1ère série T. 4. 458 (footenote).

(2) De Vorges à Freycinet, D.D.F. Op. Cit. No. 458.

(3) Lord Lyons à Freycinet, Paris 19.7.1882, D.D.F. T. 4, No. 461.

من هذا يتضح أن توفيق باشا شارك إدعاءات فرنسا وانجلترا فى هذه الأمور التى نادى بها وردّدها بعض كتاب الغرب والتى تقول بأن الثورة العرابية هى : « ثورة دينيه تعصبية » .

وطلب دى لسبس من « دى فورج » — القائم بالأعمال الفرنسى فى مصر — أن يخبر فريسنيه برأيه وهو : «ألا تشارك فرنسا انجلترا فى أى عمل ضد عرابى »(١). وكان من رأى دى فورج إرسال قوة بحرية فرنسية إلى الاسماعيلية(٢). ومكث دى لسبس فى مصر فى الفترة من ١٩ يوليو حتى ٢٧ أغسطس ١٨٨٢ ، حيث غادرها إلى باريس وبصحبته فكتور جيكارد M. Jules Guicard مدير التحركات السابق بالشركة(٣) .

واتجه دى لسبس بعد ذلك إلى بور سعيد فوصلها فى ٢١ يوليو ومنهـا إلى الإسماعيلية فوصلها فى ٢٥ يوليو عن طريق القناة . وذكر دى لسبس أنه وجد سكان بور سعيد ، (الأهالى والأوربيين على السواء ) فزعين من مسألة احتمال نزول القوات للبر ، ودعى دى لسبس إلى اجتماع مع الأهالى والعلماء والأشراف لطمأنتهم وبعد ذلك تلقى دى لسبس من عرابى البرقية التالية : « نشكرك لما قمت به من منع نزول القوات الأجنبية فى بور سعيد ولجهودك الخاصة بطمأنة الأهالى والأجانب على السواء وحثهم على البقاء — توقيع وزير الحربية والبحرية »(٤) .

---

(1) «. . . de ne pas se joindre aux anglais contre Arabi ». De Vorges à Freycinet, 19. 7 1882. D. D F. T. 4. No. 458.

(2) Ibid.

(3) Voisin-Bey, Op. Cit. T. 3. p. 193.

(4) Bulletin Décadaire, No. 382, 2.8.1882. p. 133.

وكان دى لسبس يبلغ من العمر آنذاك ٧٧ عاماً عندما وفد إلى مصر فى هذه الرحلة الحزينة لتأكيد حياد قناة السويس . ولكنه لم يجد المساندة الفعالة من الحكومة الفرنسية كما سنرى (١) . وكان دى لسبس قد أبرق إلى فريسينيه يوم ٢٣ يوليو من الإسماعيلية مؤكداً له أمن وحياد قناة السويس . وأعطيت أيضاً التأكيدات بذلك من قواد السفن الفرنسية المرابطة ببور سعيد والسويس والإسماعيلية (٢) . وعاد دى لسبس فأكد لفريسينية فى برقية بعث بها يوم ٢٦ يوليو من بور سعيد بأن حياد القناة تام وآمن . وفى نفس الوقت بعث فريسنيه إلى القائم بالأعمال الفرنسى بمصر ، دى فورج De Vorges ، يخبره بأن أى إنزال للقوات غير ضرورى سيترتب عليه نتائج خطيرة حالياً ، فالقناة آمنة وحيادها يحترمه الجميع . وطلب منه إرسال تعليماته لقادة السفن الحربية الفرنسية المتواجدة فى كل من بور سعيد والإسماعيلية والسويس كى تبلغه أولا بأول بالوضع ، حتى يستطيع الحكم على الموقف فى القناة ومداخلها (٣) .

كذلك بعث دى لسبس إلى ابنه شارل بباريس برقية فى ٢٦ يوليو يذكر له أن الأدميرال البريطانى قد صرح له بأنه لن ينزل قواته قبل القوات الفرنسية ، وأن الإنزال قد يترتب عليه تخريب بور سعيد ، وبناء على ذلك أكد دى لسبس للسكان العرب ذلك . وأقسم أمام مجلس العلماء والأشراف بأنه : « لن ينزل فرنسى واحد طالما أنا موجود هنا وأنى سأضمن هدوء وحياد قناتنا العالمية

---

(1) Marlowe, the Making of Suez p. 319.

(2) Freycinet à D'Aunay ( القائم بالأعمال الفرنسى بلندن ) 23.7.1882 D.D.F. T. 4. No. 70. Footnote p. 445.

(3) Freycinet à M. De Vorges, Paris. 26.7.1882, D. D. F. Op. Cit. No. 476 Footnote. p. 451.

وأن حكومه بلدى لن تتنكر لى »(١) .

وأكد دى لسبس بعد ذلك بثلاثة أيام - فى برقية لابنه شارل بباريس - عدم وجود جندى مصرى واحد بالإسماعيلية ، فلا خوف إذن من التهديد باحتلال القناة . وأنه لا يوجد بالمدينة سوى رئيس البوليس الوطنى وبعض الوكلاء . وسكان المدينة وهم موظفى الشركة وعائلاتهم « وسيجدنا الغزاة عزل من السلاح »(٢) .

وقف دى لسبس يعارض بشدة قيام بريطانيا بالدفاع عن قناة السويس ، وأعلن أن عرابى يحترم حياد القناة طالما لم تستغلها دولة أخرى معادية لأهدافها وخططها البعيدة . وكان دى لسبس يتحدث عن عرابى باحترام وتقدير (٣) .

ويذكر فوزان بك ، أن دى لسبس قد بعث برسالة إلى إدارة الشركة بباريس فى ٢١ يوليو ١٨٨٢ يذكر فيها أنه قد تم وضع رؤساء قبائل المناطق الشرقية فيما بين قناة السويس والنيل تحت تصرف دى لسبس ، حيث قد أوصاهم عرابى بطاعة دى لسبس . واقترح دى لسبس على قائد البارجة الحربية الانجليزية أن يقوم بنفسه ممتطيا فرسه لكى يتأكد شخصيا من استقرار وأمن ضواحى الإسماعيلية وعدم وجود قوات مصرية بها . كما ذكر دى لسبس بأن الانجليز وحدهم هم الذين يهددون حياد القناة لقيامهم بدور بوليس القناة بدون تصريح (٤) .

---

(1) Royle, Op. Cit. pp. 152-3

(2) De Lesseps to Charles, Ismailia, 29.7.1882, Par. P. Egypt No. 17 (1882) Inclosure in No. 520. p. 265

(3) British Suez Canal Directors to Granville; Paris. 31. 7. 1882, Par. P. Egypt 17 (1882) Enclosure in No. 530.

(4) Voisin-Bey, Op. Cit. T. 3. p. 183.

أنظر نص الرسالة فى :

Bullétin Décadaire, No. 382, 2.8 1882. pp 133 134.

لم يرق احتجاج دى لسبس للأعضاء الانجليزفى مجلس إدارة شركة قناة السويس وهم : ( ستوكس وولسون وستاندون ) فهم لم يقفوا مكتوفى الأيدى أمام حجج دى لسبس التى تبرر موقفه من ضرورة احترام انجلترا لحياد القناة ، فأعلنوا أنهم لا يستطيعون الثقة فى نوايا عرابى باشا ولا فى احترامه لحياد قناة السويس بل ان عرابى ينوى الاضرار بتجارة انجلترا بوقف حركة المرور بقناة السويس، ومهاجمة السفن البريطانية المارة بها . كذلك لا يمكن الاعتماد على وعوده فى المستقبل . ثم كرروا حجتهم بأهمية قناة السويس للتجارة البريطانية عن أى بلد آخر . وعللوا دخول السفن الحربية البريطانية قناة السويس ليس إلا لدرء الخطر . وأنه من الخير القيام بهذا الاجراء الآن باسم الخديوى وحكومته الشرعية ضد الجيش الثائر، وأن هدف انجلترا هو حماية الأمن والنظام فى مصر وأيضا حماية السلطة الشرعية للبلاد ، وأن خطة انجلترا تهدف مصلحة القناة لا الاعتداء عليها(١) .

وأحست حكومة انجلترا بالقلق من جــراء معارضة دى لسبس الشديدة لانجلترا ، وأرسلت إلى حكومة فرنسا تستفسر منها عما إذا كان دى لسبس لديه سلطة التحدث أو العمل باسم الحكومة الفرنسية، وطلبت الرد بسرعة قبل أن ينفض « فريسينيه » يديه كلية من الحكم(٢) . وكان ذلك غداة سقوط وزارة فريسينيه .

ورد فريسينيه بأن دى لسبس لم يحصل على أى تفويض من الحكومة الفرنسية

(1) Parl. P. Op. Cit. No. 530.

(2) Lyons à Freycinet, 31.7.1882, D D.F. Op Cit., No. 492. p. 468.

وعلى ذلك لا يمكن ارتباطه بالحكومة(١) . وفى نفس اليوم صدرت التعليمات ( ٣١ يوليو ) للادميرال الفرنسى ببورسعيد أن يلتزم الحياد التام وأن يمتنع عن إرسال السفن عبر قناة السويس وعودة السفينة الحربية الفرنسية Thetis إلى بورسعيد والسفينة Alma إلى اثينا(٢) .

وفى الرابع من أغسطس ، كتب قائد الأسطول البريطانى فى بورسعيد لدى لسبس يخبره أنه قد قرر رغم احتجاجاته (أى دى لسبس) اتخاذ الاجراءات الضرورية لاحتلال قناة السويس ولكن دى لسبس عارض أى عمليات حربية بالقناة(٣) . وقد توجه دى لسبس فى نفس اليوم إلى قائد السفينة الحربية البريطانية Orion والمتواجدة بالاسماعيلية ، مصطحبا معه ابنه فيكتور ، ليحتج بشدة على موقف الحكومة البريطانية تجاه قناة السويس واعترض فى ثورة غضبه على أى عملية إنزال والتى ستكون فى نظره بمثابة خرق للحقوق الدولية «a violation of international rights» . وكان « القبطان ريتزروى » البريطانى قد استقبل دى لسبس باحترام ولكنه لم يعطه معلومات عن الموقف . وأبرق دى لسبس فى اليوم التالى لابنه شارل بباريس يقول له : « عندما أعلن الادميرال الانجليزى احتلال الاسماعيلية توجهت أمس لظهر السفينة « أوريون » ومعى فيكتور وابلغناه شفويا تصميمنا لمقاومة أى عمل يكون من شأنه إعاقة الملاحة أو تهديدها فى قناة السويس . وقد حصلنا على تصريح منه بأن الإنزال سيكون بناء على طلبنا » (٤) .

---

(1) Freycinet à Lyons, Paris 31.7.1882 Ibid. No. 493; Cf. Royle, Op. Cit., p. 253.

(2) Royle, Op. Cit., p. 253.

(3) Ibid., Cf. Voisin, Op. Cit. T. 3. p. 185.

(4) Royle, Op. Cit., p. 254.

وكان تعليق دى لسبس — فى ثورة غضبه — أنه سيقتل بيده أول انجليزى يجرؤ على النزول فى الاسماعيلية(١). ونتيجة لذلك أبرق جرانفيل لليونز فى نفس اليوم بقوله : « أود أن توضح للحكومة الفرنسية أن حكومة جلالة الملكة قد وصل إلى علمها أن دى لسبس يعارض معارضة شديدة أعمال حكومة جلالة الملكة فى مصر ، وذلك بتهديده تعطيل القناة إذا أنزلت جنود بريطانية فى أى مكان من القناة أو على مقربة منها . وأن حكومة جلالة الملكة لا ترغب حاليا فى اتخاذ إجراء ما نتيجة لما حدث منه نظرا لأنه — أى دى لسبس — من رجال فرنسا ذوى المكانة ولأنه رئيس مجلس إدارة الشركة . إلا أنه قد تلجئها الضرورة الملحة لذلك . وأن الحكومة البريطانية تأمل فى أن تتجنب الالتجاء لمثل ذلك . بأن تقوم الحكومة الفرنسية من جانبها بالتأثير على دى لسبس لتغيير مسلكه . وأن حكومة جلالة الملكة لعلى ثقة فى ذلك ، نظراً لما بين الدولتين من علاقات الصداقة ، ولاتفاق مصالحهما فى قناة السويس وفى شئون مصر بوجه عام»(٢) .
وأرسل دى لسبس إلى الامبراطورة السابقة أوجينى(٣) يحثها على التدخل والتأثير

---

(١) احمد عبد الرحيم ـ المسألة المصرية ص ٢٧٥ .

(2) Granville to Lyons, 4.8.1882, Parl. p. Egypt 17(1882) No. 553, p. 285.

(٣) كانت الامبراطورة أوجينى ـ امبراطورة فرنسا ـ قد لاذت بالفرار إلى انجلترا عقب هزيمة فرنسا ١٨٧١ ـ راجع . فشر ـ ص ٢٩٥ .

وهناك صلة نسب بين أم الامبراطورة أوجينى امائلة دى لسبس :

« L'Impérétrice Eugénie, apparentée par sa mère aux Lesseps, comme nous l'avons relaté, ».

— Loliée, Frédiric, La Vie D'une Imperatrice ( Eugene de Montijo ). Paris 1918 p. 223.

على ملكة انجلترا وأميرة ويلز لمنع الغزو الانجليزى للقناة وضمان حيادها(١) .
ازاء تلك الأحداث اجتمع مجلس إدارة شركة قناة السويس فى ٥ أغسطس وساندوا وجهة نظر دى لسبس وأعلنوا أن الشركة لا توافق على خرق حيادها الذى هو خير ضمان لتجارة كل الدول . وقد خالف هذا القرار العضو الانجليزى « ستاندون »(٢) . ورد على احتجاجات دى لسبس بضرورة احترام حياد قناة السويس فبين أن آراء الدول الكبرى مختلفة فى هذا الموضوع . ففرنسا نفسها لوقت قريب كانت قد أعلنت للحكومة الانجليزية أنها لا تمانع فى إنزال جنود لبور سعيد وأن تحتل الجزء الشمالى من القناة . وأن المانيا نفسها قد وافقت على فكرة إنزال جنود فى منطقة القناة ، فقد أرسل قائد السفينة الألمانية الراسية فى بور سعيد بالفعل عدداً من بحارته لحماية الرعايا الألمان فى هذه المدينة . فهاتان الدولتان اللتان يقول عنهما دى لسبس بأنهما احترمتا حياد القناة لم تريا فى مثل هذا العمل اعتداء على حياد القناة(٣) .

هذا وقد وجه شارل دى لسبس منشوراً فى ٧ أغسطس إلى ممثلى الدول الأجنبية بباريس يوضح لها التهديدات التى يتعرض لها خرق حياد القناة . واستند فى منشوره على مواد امتياز عام ١٨٥٦ ( مادة ١٤ ، ١٥ ) وفرمان ١٨٦٦ ( مادة ١٠ ) الخاصة بحياد القناة ، وحق الحكومة المصرية فى احتلال الأراضى الواقعة على القناة للدفاع عن البلاد . كما شمل المنشور أهمية المحافظة على حياد القناة لكل الدول التى لها تجارة تمر بالقناة ، وأوضح أن قائد البحر

---

(1) D.D.F. T. 4. No· 510. Footnote No. 4: pp. 484.

(2) Royle, Op. Cit., p 254.

(٣) محمد صفوت — انجلترا وقناة السويس ص ٨٨ ـ ٨٩ .

الانجليزى لم يأبه لهذا بل أعلن أنه سيتخذ كل الوسائل لاحتلال قناة السويس . كما أوضح المنشور أن المظاهرة البحرية التى تقوم بها قوات البحر الانجليزية من شأنها إثارة الاهالى ، وبهذا تدخل قناة السويس فى منطقة الحرب . ورأى دى لسبس أن الحل الوحيد لمسألة قناة السويس يتركز فى قيام حماية بحرية تشترك فيها كل الدول دون انزال جنود على ضفتى القناة أو احتلال لاجزاء منها . وفى مثل هذا الإجراء إذا اتخذ ، محافظة على حياد القناة الذى أقره السلطان صاحب السيادة(١) . وكان دى لسبس قد أعطى تعليماته فى ٣ أغسطس من الاسماعيلية ، للعاملين بالشركة، بتجهيز زوارق و «صالات» ومواد لكى تستخدم فى سد الممر عند الحاجة عندما يعطى تعليماته بذلك(٢) .

وقد ذكر دى لسبس ( ١٧ أغسطس ١٨٨٢ ) أن محافظ الاسماعيلية قد استفسر منه عن مدى شرعية قيام المصريين بقطع ترعة المياه العذبة من القاهرة عن مدينتى الاسماعيلية والسويس ، فاعتبر دى لسبس ذلك مخالفاً للاتفاقيات المعقودة بين الشركة والحكومة(٣) .

على أى حال لقد أدى موقف دى لسبس وشركة القناة إلى أن ترسل الحكومة البريطانية إلى حكومة فرنسا الجديدة برئاسة ديكلرك Duclerc تحذرها من كل عمل يقوم به دى لسبس فى مصر . ووعدت الحكومة الفرنسية بالكتابة إلى دى لسبس ليتخذ خطاً آخر ، ولكن ديكلرك نوّه بأنه يثق فى أن حكومة جلالة

---

(1) De Lesseps to the representatives of the Powers at Paris. 7.8.1882., Par. P. inclosure in No. 622.

(2) D D F. T. 4. No. 510. footnote. No. 4.

(3) Voisin, Op. Cit, T. 3, p. 187.

الملكة ستبدى صبرًا كبيرًا فى تعاملها مع رجل له سمعته وشعبيته فى فرنسا ، ذلك هو دى لسبس ، وأنهم يرغبون فى مواصلتهم لهذا المسلك إزاءه . وأضافت المذكرة « أنه يجب الاحاطة بأن بريطانيا تقوم بعمليات عسكرية وأن دى لسبس يقوم بلا تردد بمقاومة عملياتنا بل ويشجع ويساعد أعداءنا »(١) .

وصرح جلادستون فى ١١ أغسطس بمجلس العموم البريطانى — بما لا يدع مجالا للشك — حرية التدخل فى مصر نظرًا لمصلحة التجارة البريطانية ، وأنه سيحدد بعد ذلك مع أوربا طابع هذه البلاد(٢) .

وأبرقت الحكومة البريطانية فى ١٢ أغسطس إلى « سيمور » بأن يتقدم القوات التى ستعبر القناة وأن يطلب من سلطات إدارة شركة القناة إعطائه أسبقية مؤقتة للعبور على السفن التجارية ، وأن يخلى القناة من السفن لفترة من الوقت يراها ضرورية ، وأن يؤكد لهم أن تعطيل الملاحة لن يكون لفترة طويلة من الزمن . وإذا رفضت السلطات ، فعلى ضباط البحرية تنفيذ واجبهم وإعطاء الأفضلية لبقاء القناة بدون سفن . ويجب التعامل مع السلطات بحزم واتخاذ الإجراءات الضرورية نظرًا لمعارضتهم لأوامر الخديوى بحفظ النظام وضمان أمن القناة . وطلبت الحكومة من الادميرال أن يذكر تاريخ الهجوم المسلح على القناة(٣) .

---

(1) Lyons to Granville, Paris. 12.8.1882. Parl. P. Egypt 17 (1882) No. 652. Par. p. 326 7.

(2) Roux. Ch., Op. Cit. p 80.

(3) Admirality to Admiral Seymour, 12, 8, 1882, Par, P, Egypt 17 (1882) inclosure in No. 650.

وفى اليوم التالى لانتهاء أعمال مؤتمر الاستانة أوعزت إنجلترا للخديوى فأعلن (فى ١٥ أغسطس) بأن قائد القوات البريطانية قد خول السلطة لاحتلال القناة حماية لها من قوات عرابى(١) .

وبناء على ذلك أصدر الادميرال « هوسكنز » تعليماته فى ١٩ أغسطس ١٨٨٢ بمنع أى سفينة من عبور القناة ، وأعلن أنه سيمنع بالقوة أى محاولة لانتهاك هذه الأوامر . واحتج دى لسبس بشدة على هذا العمل الذى وصفه بأنه يتسم « بالعنف والنهب »(٢) .

ولم تؤد احتجاجات دى لسبس إلى شىء ، بل أثارت العداوة ضده فى إنجلترا ، وكان تعليق لورد جرانفيل على تصرفه بقوله : « ذلك العجوز الأحمر ، يحيك ضدنا الخدع ، وإنى على ثقة بأننا سوف ننال منه »(٣) .

وكان لورد ليونز قد أخطر شارل دى لسبس بما إعتزمته الحكومة البريطانية من اخلاء القناة ، وأنها ستدفع رسوم المرور عن هذه السفن الحربية ، وأن تعطيل الملاحة سيكون لفترة قصيرة من الوقت ، ولم يعبر شارل دى لسبس عن رأيه(٤) . وقد إحتج فرديناند دى لسبس على الهجوم الانجليزى على القناة ، ومنع إعطاء مرشدين للسفن الانجليزية (٥) .

---

(1) Malet to Granville, 15, 8, 1882, Par, P, Egypt 17 (188?) No. 673.

(2) Ibid.

(3) Hallberg, Op. Cit. p. 265; Cf. Marlowe, p. 319,

(4) Royle, Op, Cit, p, 256,

(5) Roux, C. Op. Cit. T: 2. p. 80,

هذا وقد احتل « سيمور » مكاتب شركة قناة السويس فى بورسعيد ، واتخذ من مكتب رئيس قسم تحركات بورسعيد مركزاً لقيادته . وذهل موظفى شركة قناة السويس للغزو ، ورضخوا دون مقاومة لسلطات الاحتلال . واستغل البريطانيون أجهزة الاتصال التلغرافى بالشركة والخاص بحركة المرور فى القناة فى الأغراض العسكرية (١) . وفى نفس الوقت تم تدفق القوات البريطانية عبر قناة السويس ، وتم احتلال الاسماعيلية مساء يوم ٢٠ يوليو ١٨٨٢ (٢) . هذا وقد طلبت شركة قناة السويس من الحكومة البريطانية تعويضها عن الخسارة التى لحقت بها وبالمساهمين من جراء إيقاف الملاحة فى قناة السويس إبان العمليات الحربية البريطانية (٣) .

ويذكر «فرازان بك» أن الحكومة البريطانية دفعت لشركة قناة السويس مبلغ ١٫٠٩٠٫٠٠٠ فرنكاً قيمة رسوم مرور السفن الحربية البريطانية فى قناة السويس وقدر عددها بـ ١٠٧ سفينة فى الفترة من ١٦ يوليو ١٨٨٢ حتى ٣١ أغسطس ١٨٨٢ (٤) . وأعيد افتتاح القناة للملاحة فى ٢٤ أغسطس ١٨٨٢ بعد أغلاقها خمسة أيام (٥) . وأعاد جارنت ولسلى إدارة القناة للشركة (٦) . وهكذا ترتب

---

(1) De Vorges à Duclerc, Alex. 20. 8 1382. D. D. F., T. 4. No. 511.

(٢) راجع تفاصيل عملية استيلاء القوات البريطانية على قناة السويس فى كتاب :
Royle, Op Cit. pp. 258-273.

(3) De Vorges à Duclerc D. D. F. No 511. Op. Cit. Note. No. 1 p. 486.

(4) Voisin, Op. Cit. T. 3. p. 190 Footnote.

(5) Roux., Ch. Op. Cit. p. 81.

(6) Marlowe, Op. Cit. p. 319.

على موقف التحدى الذى وقفه دى لسبس واضطراب العمل العادى للقناة وسحب السلطة من ادارة الشركة التى وصلت إلى أدنى معدل لها ، ان خرق مبدأ الحياد الذى حارب دى لسبس من أجله منذ بداية المشروع وأثبتت القناة بالواقع وبالمجاز كما يقول مارلو : «أن ماكان يخشاه محمد على دائما ، بأنها ستكون المجرى الذى سيبحر خلاله الانجليز لاحتلال مصر ، قد تحقق» .

« The Canal had proved to be- literally as well as metaphorically what Mohamed Ali had always feered it would be a channel through which English would sail and occupy Egypt ».[1]

من هذا ومن كل ماتقدم يتضح أن دى لسبس كان جاداً فى موقفه للمحافظة على حياد القناه . وكان يخشى بالفعل على القناه من جانب انجلترا وسياستها التى قد تؤدى إلى سدها أو تخريبها على أيدى عرابى ورفاقه . ولهذا سعى إلى الحصول على تأييد حكومته لمعارضة موقف انجلترا وحماية القناة ولكنه فشل . وكان دى لسبس أيضا قد بذل قصارى جهده للتأثير على عرابى لاحترام حياد القناه ونجح فى هذا .

خشى عرابى أن يقدم الانجليز على خرق حياد القناة فعزم على ردمها وأوعز إلى محمود باشا فهمى بذلك فوضع تصميما لذلك ينفذ فى أربع وعشرين ساعة بنسف جوانب القناة (بالديناميت) وكان دى لسبس موجودا آنذاك فى بورسعيد ، وعلم بنوايا عرابى تجاه القناة فأرسل إليه برقيه فى ١٤ يوليو يستعلم فيها عن مركز قناة السويس بالنسبة للحركة الحربية العرابية . (٢)

---

(1) Ibid.

(٢) أحمد شفيق ــ مذكراتى فى نصف قرن جـ ١ ص ١٨٨ .

فنجد عـرابى يخبر دى لسبس فى ١٤ يوليو ١٨٨٢ : « إننا نعتبر القناة حـراً للمنافع العمومية الدولية ، ولذا فإننا لا نتعرض له بضرر إذا امكنه منع المراكب الحربيـة الانجليزية من خرق الحياد واحترامها القانون الشركة والافنكون أحراراً فى مقابلتهم بالمثل ...»(١) .

كذلك أكد عرابى مره ثانية لدى لسبس فى ٤ أغسطس احترامه لحيدة قناة السويس بمنتهى الدقة (٢) . وكان المهندس محمود فهمى (٣) قد قرر منذ البداية سد ترعة الاسماعيلية لمنع المياه العذبه عن منطقة القناة ، وقرر كذلك سد قناة السويس عند منطقة الشلوفة شمالى السويس (٤) .

وكان محمود فهمى قد تقابل مع دى لسبس فى الاسماعيليه حيث أخبره الأخير : « القناة فى عهدتى وأنه لا يمكن لأى وابور أو سفينة حربيـة المرور من القناة حسب نص المعاهدات الدولية ، وإن تلاحظ لى أن أحد الوابورات الحربيـة حضر وأراد المرور من القناة يلزمنى فى هذا الوقت سده بتغريق بعض الشلوبات »

---

(١) مذكرات عرابى — كشف الستار عن سر الأسرار فى النهضة المصرية المشهـورة بالثورة العرابية . كتاب الهلال العدد ٢٣ — ١٩٥٣ جـ ١ ص ٢١٢ .

(٢) واجع مراسلات عرابى مع دى لسبس بخصوص القناة والتى حصل عليها « بلنت » أثناء محاكمة عرابى وهى صورة مكاتبات وليست أصول كما يذكر بلنت فى كتابه . وكان دى لسبس قد بعث بها إلى بلنت ونشرها فى نهاية كتابة :

Blunt, W S., Secret history of the English occupation of Egypt. London. 1907. p. 570.

(٣) رئيس أركان حرب الجيش المصرى .

(٤) الرافعى — أحمد عرابى — كـتاب الهـلال — العدد ١٠ مارس ١٩٥٢ — ص ١٦٥ .

فيه ومنع المراكب الحربية من المرور فيه ، ولا يخشى عرابى من جهة القناة مطلقا » (١) .

وفى الحقيقة لم يفكر عرابى فى سد القناة إلا بعد احتلال الانجليز للاسماعيلية ، فأبرق إلى رئيس أركان حربه — محمود فهمى — يقول له : « إعمل معروف وابذل جهدك فى ردم قناة السويس وهاهى الأنفار واردة إليكم ... »(٢) . وترتب على تأخير عرابى سد القناة أن اتيحت الفرصة للقوات البريطانيه بالتدفق عبر القناة من بورسعيد والسويس وتركزت القوات فى الاسماعيليه ، ولو بدأ عرابى بسد القناة منذ بدء العدوان على الاسكندرية لتغيرت الأوضاع . ولقد أكد «ولسلى» قائد الحملة على ذلك بقوله: « ... لو قطع عرابى القناة كاقرر لكنا الآن لانزال فى البحر نحاصر مصر فإن تأخر عرابى ٢٤ ساعة أنقذنا » (٣) كما لجأت انجلترا أيضاً إلى الخديعة والرشوة فى الجبهة الشرقية لضمان انتصارها السريع فجندت استاذ اللغات الشرقيه فى جامعه كمبردج — ادوارد بالمر — الذى يجيد اللغة العربية لرشوه البدو بمنطقة القناة . (٤) .

---

(١) محمود فهمى المهندس ـ البحر الزاخر فى تاريخ العالم وأخبار الأوائل والأواخر ـ الطبعة الأولى ، بالمطبعة الأميرية ببولاق سنة ١٣١٢ هـ ج ١ ص ٢٢٨ . ولم يذكر فى كتابه تاريخ مقابلته لدى لسبس ( والشلوبات زوارق خشبية ، وهى كلمة فرنسية : Chaloupes )

(٢) المرجع السابق ص ٢٢٩ ؛ مذكرات عرابى ج ٢ ص ١٥ .

(3) Blunt, Op. Cit. p. 399.

وراجع أيضا : محمد رشيد رضا ـ تاريخ الإمام الشيخ محمد عبده ـ الطبعة الأولى مطبعة المنار ١٩٣١ ج ١ ص ٢٥٧ .

(4) Blunt, Op. Cit. pp. 400-410( راجع قصة أدوارد بالمر بالتفصيل فى )

وبعد احتلال انجلترا لقناة السويس واصلت القوات البريطانية زحفها وسقطت القصاصين والتل الكبير ودخلت القوات البريطانية كاملة القاهرة فى ١٤ سبتمبر ١٨٨٢ .

وهكذا نجحت انجلترا فى احتلال مصر وقناة السويس وحصلت بذلك على نصيبها من الممتلكات التركية فى الوقت الذى كانت فيه روسيا بعيدة عن القسطنطينيه . ولم تحصل فرنسا على تعويض مقابل هذا الاحتلال (١) .
وهكذا سيطر الاسطول البريطانى على مياه حوض البحر المتوسط ، وسيطرت القوات البريطانية على مصر (٢) .

وعلق أحد الفرنسيين جين ليمون « Jean Lemoinne » — عضو الاكاديمية الفرنسية — فى مقال له نشرته صحيفة «La Revue Politique et Littéraire» فى أول نوفمبر ١٨٨٤ على ذلك بقوله : « لقد فقدت فرنسا مصر فى اليوم الذى نجح فيه ذلك الرجل الذى يصفونه بالفرنسى العظيم باتمام حفر قناة السويس ، ولقد حارب الانجليز هذا المشروع باستمرار فسخر منه لورد بالمرستون بكل ما أوتى من قوه ، وعلى الرغم من ذلك نجح دى لسبس فى تخطى كل تلك الصعاب . وقالت انجلترا يوم أن فتحت قناة السويس « يجب أن تكون القناة لنا » :
. Il doit être à moi
وكان لها ما أرادت بالقوة العسكرية وبالخديعة السياسية (٣) .

---

(1) Taylor, Op. Cit. p. 289.
(2) Ibid. p. 290.
(3) Roux, Ch., Op. Cit. T. 2. p. 82.

# المصـــادر والمراجـــع

## أولا ـ الوثائق المنشورة :

### أ ـ باللغـــة العربيـــة


١ ــ بطرس بطرس غالى ( الدكتور ) ــ قنـــاة السويس ومشكلاتها (١٨٥٤ — ١٩٥٧) القاهرة ــ الجمعية المصرية للقانون الدولى ١٩٥٨ ٠

٢ ــ عبد العزيز محمد الشناوى ( الدكتور ) وجلال يحيى (الدكتور) ـ وثائق ونصوص فى التاريخ الحديث والمعاصر ٠
القاهرة ــ دار المعارف ١٩٥٦ ٠

٣ ــ راشد البراوى (الدكتور) ــ مجموعة الوثائق السياسية ــ المركز الدولى لمصر والسودان وقناة السويس ٠
القاهرة ـ مكتبة النهضة ــ الجزء الأول ١٩٥٢ ٠


### ب ـ باللغـات الاجنبيـة


1 — Documents Diplomatiques Français ( 1871 — 1914 )
1 ère série, Tome 2. Paris 1930 (1875 — 1879) ( 1 er juillet, 1875 — 31 Décember 1879)
————, Tome 3. Paris 1931 (Janvier 1880 – Mai 1881)
————, Tome 4. Paris 1932. ( 13 Mai 1881 — 20 Février 1883)

وقد اختصرت ووردت فى هوامش البحث كما يلى : (D. D. F.)

2 — Parliamentary Papers presented to both houses of Parliament, by command of Her Majesty on Egypt's affairs.

. Correspondence respecting the suez canal ".

— Egypt numbers 1,2,6,9 (1876). one volume

— Egypt numbers : 1, 3, 5, 7, 12, 17 (1882) two volums.

وهى موجودة بمكتبة بلدية الاسكندرية تحت رقم B - 194

وقد أختصرت ووردت فى هوامش البحث كما يلى : (Parl P.)

3 — Lettres intimes, Disraeli.

Traduction de Mme william Japparra - Paris 1930.

وهى مجموعة خطابات خاصة بعث بهـــا دزريلى الى كل من صديقته : السيدة / براد فورد ، والسيدة لم شسترفيلد . وهى تحتوى على آراء دزريلى فى مسائل كثيرة . اقتبست منها ما يتعلق بمشكلة قناة السويس والمسألة المصرية .

ثانيا - الدوريات والصحف :

١ - باللغـــة العربيـــة

١ — مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة . المجلد التاسع عشر . الجزء الأول ١٩٥٧ ص ١٨٩ — ٢٤٠ .

٢ — مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة . المجلد الثالث والعشرون . الجزء الأول (١٩٦١) ص ١١ — ١٥٣ .

٣ مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة . المجلد الثالث والعشرون . الجزء الثانى (ديسمبر ١٩٦١) ص ١ — ٤٧ .

٤ — مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة . المجلد السابع والعشرون . جـ ١ ، جـ ٢ (مايو وديسمبر ١٩٥٦) ص ١ — ٥٠ .

٥ — مجلة كلية الآداب جامعة اسكندرية . المجلد الرابع ١٩٤٨ .
ص ٨٢ — ١٢٠ .

٦ — مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية . القاهرة . المجلد السادس (١٩٥٧)
ص ١٢٥ — ١٥٥ .

٧ — مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية . القاهرة . المجلد التاسع عشر .
(١٩٧٢) ص ١٣٥ — ١٦٨ .

٨ — الوقائع المصرية .

## ب — باللغات الاجنبية

1 — Le Canal de Suez. Bullétin Décadaire de la compagnie Universalle du canal maritime de Suez.

وقد اختصرت فى هوامش البحث كما يلى : (Bulletin Décadaire)

وهى صحيفة تصدرها شركة قناة السويس — ثلث شهرية — فى الايام التالية ٢ ، ١٢ ، ٢٢ من كل شهر .

وقد صدر العدد الأول منها فى ٢٥ يونيه ١٨٥٦ . وكانت أول الأمر نصف شهرية ثم أصبحت تصدر ثلاث مرات فى الشهر وقد ظهرت تحت أسماء مختلفة :

١ — من سنة ١٨٥٦ حتى ١٨٦٩ صدرت تحت اسم :

— L' Isthme de Suez; Jonrnal de l'union de deux mers.

٢ — فى الفترة من ١٨٧٠ — ١٨٧١ صدرت تحت اسم :

— Le Canal de Suez. Journal Maritime et commercial.

٣ — اعتبارا من سنة ١٨١٢ — ١٨٩٣ أصبح اسمها :

— Le Canal de Suez. Bullétin Décadire . . . . etc.

2 — **Le canal de Suez.**

**Bullétin annuels des a ssemblées générales des actionairés. (1872 - 1899).**

وهو مجلد موجود بمكتبة هيئة قناة السويس تحت رقم (386, 43)

**ثالثا ـ الكتب :**

**أ ـ باللغة العربية**

١ ـ ابراهيم الشريف ( الدكتور ) : الاطماع الاستعمارية فى الشرق الاوسط . ( سلسلة مشاعل الثورة الكتاب الثانى بدون تاريخ )

٢ ـ ابراهيم عبده ( الدكتور ) : جريدة الأهرام . تاريخ مصر فى خمس وسبعين سنة . القاهرة . دار المعارف ١٩٥١ .

٣ ـ احمد احمد الحتة ( الدكتور ) : تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر . القاهرة ـ مكتبة النهضة ( الطبعة الثانية ) ١٩٥٤ .

٤ ـ احمد شفيق : مذكراتى فى نصف قرن ـ الجزء الأول .

٥ ـ احمد صادق موسى : تاريخ الدين المصرى العام المالى والسياسى . القاهرة ١٩٤٤ .

٦ ـ احمد عبد الرحيم مصطفى ( الدكتور ) : علاقة مصر وتركيا فى عهد الخديوى اسماعيل ( ١٨٦٣ ـ ١٨٧٩ ) . القاهرة ـ دار المعارف ١٩٦٧ (وهى رسالة ماجستير) .

٧ ـ احمد عبد الرحيم مصطفى ( الدكتور ) : مشكلة قناة السويس (١٨٥٤ـ ١٩٥٨) . القاهرة ـ معهد البحوث والدراسات العربية بجامعة الدول العربية ١٩٦٧ .

٨ — احمد عبد الرحيم مصطفى ( الدكتور ) : مصر والمسألة المصرية (١٨٧٦— ١٨٨٢ ) . القاهرة — دار المعارف ١٩٦٥ .
( رسالة دكتوراه ) .

٩ — أحمد عبد المنصف ( الدكتور ) وآخرون : تاريخ البحرية المصرية فى مائة عام (١٨٠٢ - ١٩٦٣) . تأليف لجنة من أساتذة جامعة الاسكندرية . مطبعة الأهرام ١٩٧٣ .

١٠ — أحمد عرابى ( الزعيم ) : كشف الستار عن سر الأسرار فى النهضة المصرية المشهورة بالثورة العرابية .
القاهرة - دار الهلال . العددان ٢٣ ، ٢٤ فبراير ومارس ١٩٥٣ .

١١ — السيد حسين جلال : السفينة - دراسة عن أنواع السفن وقواعد تحديد حمولتها والرسوم الملاحية . مطابع هيئة قناة السويس ١٩٧٩ .

١٢ — الياس الأيوبى : تاريخ مصر فى عهد الخديوى اسماعيل باشا .
القاهرة (جزءان) . مطبعة دار الكتب المصرية (١٩٢٧) .

١٣ — أمين مصطفى عفيفى عبد الله : تاريخ مصر الاقتصادى والمالى فى العصر الحديث . القاهرة . الطبعة الثالثة ( ١٩٥٤) .

١٤ — بيير رينوفان : تاريخ العلاقات الدولية (١٨١٥ - ١٩١٤) . ترجمة الدكتور جلال يحيى . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٨ .

١٥ — بيير كرابيتيه : اسماعيل المفترى عليه . ترجمة فؤاد صروف . القاهرة - دار النشر الحديث ١٩٣٣ .

١٦ — جلال يحيى ( الدكتور ) : التسلط البريطانى على سواحل مصر (سواحل البحر الأحمر) . الاسكندرية - لجنة الدراسات الافريقية ١٩٦٠ .

١٧ — جلال يحيى ( الدكتور ) التنافس الدولى فى شرق أفريقيا .
القاهرة - دار المعارف - مارس ١٩٥٩ .

١٨ — جلال يحيى ( الدكتور ) : التنافس الدولى فى الصومال .
القاهرة - دار المعارف - ١٩٥٩ .

١٩ جمال الدين محمد سعيد ( الدكتور ) : التطور الإقتصادى فى أوروبا .
مكتبة النهضة المصرية ( بدون تاريخ ) .

٢٠ — جمال حمدان ( الدكتور ) : استراتيجية الإستعمار والتحرير . القاهرة
١٩٦٨ .

٢١ — جمال زكريا قاسم ( الدكتور ) : الخليج العربى - دراسة لتاريخ الإمارات
العربية ( ١٨٤٠ - ١٩١٤ ) . القاهرة - مطبعة جامعة
عين شمس ( رسالة دكتوراه ) ١٩٦٦ .

٢٢ — جورج جندى وجاك تاجر : اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية .
القاهرة ١٩٣٧ .

٢٣ — جورج حليم كيرلس : قناة السويس والقنوات البحرية العالمية .
دار الفكر العربى - ١٩٦٥ .

٢٤ — حسن صبحى ( الدكتور ) : التنافس الإستعمارى الأوربى فى المغرب
( ١٨٨٤ - ١٩٠٤ ) . القاهرة - دار المعارف ١٩٦٥ .

٢٥ — « « : التآمر الصهيونى ضد الأمة العربية ( ١٨٨٢ -
١٩٦٧ ) . بيروت ١٩٦٨ .

٢٦ — حسين كامل سليم ( الدكتور ) : تاريخ أوروبا الإقتصادى فى القرن
التاسع عشر . القاهرة ١٩٥٣ .

٢٧ - راشد البراوى ( الدكتور ) : التطور الإقتصادى فى مصر فى العصر الحديث . القاهرة - الطبعة الثالثة - مكتبة النهضة - ١٩٤٨ .

٢٨ — رمزى ميور : سر توسع أوربا الدولى - ترجمة عبد الرحمن رشدى . مطبعة السلام بالاسكندرية (١٩٢٤) .

٢٩ — روتشتين ، تيودور : تاريخ المسألة المصرية ( ١٨٧٥ - ١٩١٠ ) ترجمة العبادى وأحمد بدران . القاهرة - لجنة التأليف والترجمة والنشر ١٩٣٦ .

٣٠ — سامى عزيز ( الدكتور ) : الصحافة المصرية وموقفها من الاحتلال الانجليزى . دار الكتاب العربى ١٩٦٨ .

٣١ — شوقى عطا الله الجمل ( الدكتور ) : سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من ق ١٩ . القاهرة - ١٩٧٤ . رسالة دكتوراه .

٣٢ — صبحى وحيد : أصول المسألة المصرية . القاهرة . ١٩٥٠ .

٣٣ — عبد الرحمن الرافعى ( بك ) : عصر إسماعيل جزءان . القاهرة . مطبعة النهضة ١٩٣٢ .

٣٤ — عبد الرحمن الرافعى ( بك ) : الثورة العرابية والاحتلال الإنجليزى . القاهرة - مكتبة النهضة - الطبعة الثانية ١٩٤٩ .

٣٥ — عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) : السخرة فى حفر قناة السويس . الطبعة الثالثة . منشأة المعارف بالاسكندرية عام ١٩٦٦

٣٦ — « « : قناة السويس والتيارات السياسية التى أحاطت بإنشائها . من مطبوعات معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية . الجزء الأول ١٩٧١ .

وقد حصل هذا الكتاب على جائزة الدولة التشجيعية فى التاريخ من المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الإجتماعية .

٣٧ — « « : ماتكلفته مصر فى إنشاء قناة السويس .
( مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ) . المجلد السادس ، ١٩٥٧ .

٣٨ — « « : الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسألتى قناة السويس وإبريد الجديدة .
حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة المجلد الثانى والعشرين — العدد الأول سنة ١٩٦٠ مطبعة جامعة القاهرة ١٩٦٤ .

٣٩ — « « : تكتل الدول لتدويل قناة السويس نكاية فى بريطانيا
حوليات كلية الآداب جامعة القاهرة . الجزء الأول مايو ١٩٦١ الجزء الثانى من البحث فى المجلد الثالث والعشرين — الجزء الثانى — ديسمبر ١٩٦١ . مطبعة جامعة القاهرة ١٩٦٦ .

٤٠ — عبد الله رشوان ( الدكتور ) : المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها القاهرة — مطبعة حجازى — ١٩٥٠ ( وهى رسالة دكتوراه فى القانون ) .

٤١ — عبد المنصف محمد وآخرون : تاريخ البحرية المصرية فى مائة عام (١٨٦٣ — ١٩٦٣) تأليف لجنة من أساتذة جامعة الإسكندرية — مطبعة الأهرام ١٩٧٣ .

٤٢ — فاروق عثمان أباظة (الدكتور) : الحكم العثماني في اليمن (١٨٧٢-١٩١٨) الهيئة العامة للكتاب ١٩٧٥ .

٤٣ — « « : عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر . الهيئة العامة للكتاب ١٩٧٦ . القاهرة - مطبعة دار المعارف (بدون تاريخ) .

٤٤ — فؤاد كرم : النظارات والوزارات المصرية - الجزء الأول - جمع وترتيب فؤاد كرم مراجعة وإشراف مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصرة - دار الكتب ١٩٦٩ .

٤٥ — فوزى رياض فهمى : أهمية الشرق الأوسط العربى الإقتصادية فى السياسة الدولية . القاهرة - مكتبة النهضة - ج ١ - ١٩٥٨ (رسالة ماجستير فى العلوم السياسية) .

٤٦ — فشر . هـ أ. ل. : تاريخ أوربا فى العصر الحديث (١٨٧٩ - ١٩٥٠) تعريب أحمد نجيب هاشم ووديع الضبع. القاهرة . دار المعارف - الطبعة الخامسة ٥٨ .

٤٧ — لاندز دافيد . س : بنوك وباشوات . ترجمة الدكتور عبدالعظيم أمين القاهرة - دار المعارف ١٩٦٦ .

٤٨ — محمد أبو طائلة (الدكتور) : مركز مصر الدولى من الفتح العثمانى إلى الوقت الحاضر . القاهرة - مكتبة النهضة - الجزء الاول ١٩٥١ .

٤٩ — محمد رفعت : تاريخ حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية . القاهرة - دار المعارف ١٩٥٩ .

٥٠ — محمد رشيد رضا : تاريخ الاستاذ الإمام الشيخ محمد عبده . الجزء الاول - الطبعة الاولى . مطبعة المنار ١٩٣١ .

٥١ — محمد شفيق غربال ( الدكتور ) : تاريخ المفاوضات المصرية البريطانية . القاهرة - مكتبة النهضة . الجزء الاول ١٩٥٢ .

٥٢ — محمد صبرى السربونى ( الدكتور ) : فضيحة السويس أكبر فضيحة مالية فى ( القرن التاسع عشر ) .
القاهرة - المطبعة العالمية ١٩٥٨ .

٥٣ — محمد طلعت حرب : قناة السويس .
القاهرة - مطبعة الجريدة ١٩١٠ .

٥٤ — محمد عبد البارى : الإمتيازات الاجنبية لجنة التأليف والترجمة والنشر . القاهرة ١٩٣٠ .

٥٥ — محمد عبد الرحمن برج ( الدكتور ) : قناة السويس وأهميتها الاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية .
القاهرة - دار الكتاب العربى (رسالة دكتوراه) ١٩٦٨

٥٦ — محمد فريد ( بك ) : تاريخ الدولة العلية العثمانية . القاهرة ١٨٨٣ .

٥٧ — محمد فؤاد شكرى ( الدكتور ) : مصر والسودان . تاريخ وحدة وادى النيل السياسة فى القرن ١٩ ( ١٨٢٠ — ١٨٩٩ )
القاهرة — دار المعارف ١١٦٣ .

٥٨ — محمد محمود السروجى ( الدكتور ) : مصر والمسألة الشرقية فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر .
الاسكندرية — مطبعة المصرى ١٩٦٦ .

٥٩ - محمد محمود الصروجى (الدكتور) : العلاقات بين مصر وأثيوبيا فى القرن ١٩ . اسكندرية . مطبعة المصرى . ١٩٦٠ .

٦٠ — محمد مصطفى صفوت ( الدكتور ) : انجلترا وقناة السويس ( ١٨٥٤ - ١٨٥٦ ) القاهرة - المكتبة التجارية - ١٩٥٦ .

٦١ — محمد مصطفى صفوت ( الدكتور ) : الاحتلال الانجليزى لمصر وموقف الدول الكبرى ازاؤه .

القاهرة - دار الفكر العربى ١٩٥٢ .

٦٢ — محمد مصطفى صفوت ( الدكتور ) : مؤتمر برلين وأثره فى الدول العربية القاهرة جامعة الدول العربية ١٩٥٧ .

٦٣ — محمود الخفيف : احمد عرابى الزعيم المفترى عليه .

القاهرة - كتاب الهلال . جزءان العدد ٢٤٥ و٢٤٦ (١٩٦١)

٦٤ — محمود صالح منسى ( الدكتور ) : مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفرديناند دى لسبس .

القاهرة - دار الاتحاد العربى للطباعة ١٩٦١ ( رسالة ماجستير ) .

٦٥ — محمود فهمى المهندس : البحر الزاخر فى تاريخ العالم وأخبار الأوائل والأواخر الجزء الأول ( ١٣١٢ هـ ) .

٦٦ — مصطفى الحفناوى ( الدكتور ) : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة .

( ٤ أجزاء ) تاريخ القناة وأصول مشكلاتها المعاصرة .

القاهرة ١٩٥١ .

٦٧ — مصطفى كامل : المسألة الشرقية الطبعة الأولى .

مكتبة الآداب - القاهرة ١٨٩٨ .

٦٨ — محمود علي الداود : الخليج العربي والعلاقات الدولية ١٨٩٠ - ١٩١٤ .
القاهرة - دار المعرفة - الجزء الأول - بدون تاريخ .

٦٩ — ميشـال سلـيمان : القناة لمصر .
بيروت - مكتبة المعارف بدون تاريخ .

٧٠ — نجيب مخلوف : نوبار باشا وما تم على يديه
القاهرة - المطبعة العمومية بدون تاريخ .

٧١ — هوبسون.ج.أ. : الامبريالية. ترجمة عبد الكريم احمد. القاهرة سلسلة
الفكر الاشتراكي والسياسي ( بدون تاريخ ).

ب ـ باللغات الأجنبية :

1 — Adam, Ju iette Lamber. L'angleterre en Egypte. Paris 1922.

2 — Alison, Philips, Modern Europe (1815 1899).

3 — Arthur, Silvia White., The expantion of Egypt under the Anglo-Egyptian condominium. London 1899.

4 — Austin, O.P., Great Canals of the world. Treasury of Department. London 1902.

5 — Blunt, W.S. Secret History of the English Occupation of Egypt. London, 1907.

6 — Bowden, Witt. An economic history of Europe since 1750. N.Y. 1937.

7 — Bourguet, Alfred., La France et l'Angleterre en Egypte. Paris. 1897.

8 — Buckle and Monypenny., Life of Disraeli, 6. vols. London 1920.
Vol. 5. 1868-1876.
Vol. 6. 1876-1881.

9 — Chafik, Ahmed, L'Egypte Moderne et les Influences etrangères. Caire 1931.

10 — Charles, Edmond, L'Egypte. L'Exposition universelle du 1867, Paris 1867.

11 — Charles, Roux, J.L. Isthme et le Canal de Suez. 2 Vols. Paris 1901.

12 — Chastenet, Jacques, Histoire de la Trosiéme République. Tom ?, 3. Paris 1954.

13 — Claude, Albert Colliard, Droit National et Histoire Diplomatique. Paris 1950.

14 — Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Jauge de Suez. Paris 1954.

15 — Corti, Count, The reign of the house of Rothscild. translated from German by, Brian. London 1928.

16 — Cotrell, Alvin. J. The Indian Ocean its political Economic and Miltary importance (N.Y. 1972).

17 — Courau, Robert., Ferdinad De Lesseps. Paris 1932.

18 — Crabitès, Pierre. Ismail the maligned Khedive. London, 1933.

19 — ———, The spoliation of Suez, London 1940.

20 — Cromer, The Earl of Modern Egypt. 2 vols. London 1908.

21 — Croce, Benedetto, Histoire de l'Itali Contemporaire. (1871-1915) Paris 1929.

22 — Day, Clive, A history of Commerce. London 1914.

23 — Dicey, Edward, The Story of Khedivate. London 1902.

24 — Douin, G. Histoire du réigne dn Khedive Ismail. Tome 2. (1867-1873) Rome 1943.

25 — Duff, R.E.B, 100 Years of the Suez Canal. London, 1969,

26 — El-Good, Lieut-colon.; Egypt. London, 1935.

27 — Evan, Alfrid Dudly, Transport its history and Economics. London 1946.

28 — Fay, Sidny Bradshaw; The origins of the world war. Newdlhi 1965.

29 — Farman, E.C., Egypt and its betreyal. N. Y. 1908.

30 — Farnie, D.A., East and West of Suez. The Suez Canal in history. London 1968

31 — Fisher, H.A., A history of Europe. London 1937.

32 — Fitzgerald, Percy. The great canal at Suez. 2 vols. London 1876.

33 — Fredric de conink, Le canal de Suez aprés L'inauguration. Paris 1869.

34 — Freycinet., La question d'Egypte. Paris 1904.

35 — ——————, Souvenirs. Tome 2 Paris 1912.

36 — Funck-Brentano, Christian, Compagnie Universelle du Canal de Suez, Paris, 1947.

37 — Gooch, G P. History of Modern Europe (1878 - 1919) Delhi.

38 — Grant and Temperly., Europe in the nineteenth Century (1789 - 1914). London. 1924.

39 — Gwynn & Tuckwell., The life of sir Charles Dilke 2 vols. London 1917.

40 — Hallberg, Charles, W., The Suez Canal Its history and diplomatic importance. N.Y. 1931.

41 — Hardy, A.C Seawys and seatraders. London 1927.

42 — Hazen, Charles Downer, Europe since 1815. London 1910.

43 — Hippeau, Edmond. Histoire diplomatique de la troisiéme Republic. (1870-1889) Paris 1889.

44 — Hogg, Robert. S., Naval architecture and ship construction. London 1956.

45 — Holt., P. M., Political and Social Change in Modern Egypte. London 1968.

46 — Hoskins, H.L British routes to India, London 1928.

47 — Hubbard., G.E., British Far Eastern Poley N.Y. 1943

48 — Hurd, Archibald, The sea traders. London 1922.

49 — Hussny, Hussein Le Canal de Suez et la polotique Egyptienne. Montpillier. 1923.

50 — Itneraire des invités aux fêtes d'inauguration du Canal de Suez.

51 — Jerrold, Blanchard, Egypt under Ismail Pacha. London. 1879.

52 — Kamel, Sayed., La Conférance de constantinople et la question Egyptienne en 1882. Paris 1913.

53 — Kinross (Lord). Between two Seas. London 1968.

54 — Krause, Alexis. Russia in Asia ( 1558 - 1899 ). London, 1899.

55 — Laferla, A.V. British Malta. Vol. I. Malta, 1938.

56 — Lambelin, Roger. L'Egypte et L'Angleterre. Paris, 1922.

57 — Lauterpach, E. The Suez Canal Settlement. London 1960.

58 — Lessage, Charles, L. L'Achat des action de Suez, Paris 1906.

59 — Lesseps, Fordinand de', Lettres, Journal et documents pour servir à l'histoire du Calal de Suez. tome 4, 5. Paris 1879 - 1861.

60 — ——————— // ———————, Recollection of forty years. 2 vol. translated by C.B.Pitman. London 1887.

61 — Lloyd (Lord), Egypt since cromer. 2 vols. London 1933.

62 — Loliée; Frederic, La vie D'une Impératrice ( Eugénie de Hontije) Paris. 1918.

63 — Longgood, F. William, Suez Story, Key to the middle East. N.Y. 1957.

64 - Lowe, C.J.; Salisbury and the Mediterranean (1886 1896) London. 1965.

65 — Luke, Harry Charles, Cyprus under the Turks. ( 1571 - 1878). London 1922.

66 — Mac Coan, Egypt under Ismail. London 1899.

67 — Marder, Arther, J. British Naval Policy (1880-1905). U.S.A 1940.

68 – Marlowe, John. Anglo-Egyptian relations (1800-1953). London 1954.

69 — __________, Cromer in Egypt. London. 1970

70 — __________, The making of Suez Canal. London. 1964.

71 — Marriot, J.A.R. The eastern question. London, 1924.

__________, The remaking of Modern Europe. London 1938.

72 — Maurois Andrés. La vie de Disraeli. Buenos Aires 1943.

73 — Medlicott, W N. The congress of Berlin and after. (1878-1880) London, 1938,

74 — Meynell, Wilfrid, The man Disraeli. London 1927.

75 — Micard, Etienne. Le Canal de Suez et le génie Française. Paris 1922.

76 — Milner, Alfed, England in Egypt. London. 1892.

77 — Moorhead, Alan. The white Nile Penguin Books. London, 1963.

78 — Moon, Parker. Thomas (Ph D), Impirialism and world politics N. Y. 1942.

79 — Moussa, Ahmed, Dr. Essai sur le Canal de Suez, Droit et politique. Paris. 1935.

80 — Moustapha, El-Hefnaoui. Les problems contemporains posés par le Canal de Suez. Paris, 1951.

81 — Newman, E. W. Polson, The Mediterranean and its problems. London 1929.

82 — Ninet, John, Arabi Pacha. Brene 1884.

83 — Notovitch, Nicolas. L'Europe et L'Egypt. Paris 1897.

84 — Ogg & Sharp, Economic development of modern Europe N. Y. 1929.

85 — Paul; Mourand. La route des Indes. Paris, 1936.

86 — Paul, Reymond. Histoire de la navigation dans le Canal de Suez.

87 — Plauchut, Edmond, L'Egypte et l'occupation anglais. Paris, 1889.

88 — Poydenot, Henri., Le Canal de Suez, Paris 1955.

89 — Renovin; pierre., La politique d'expansion imperialite. Paris, 1939.

90 — Resener, H. L'Egypte sous l'occupation Anglaise et la question Egyptienne. Caire. 1896.

91 — Robinson, Rowan; England, Italy Abyssinia. London 1935

92 — Rousset, Commandant. Histoire generale de la guerre Franco-Allemande (1870 - 71) Vol. 6.

93 — Rowlatt Marry, Founders of modern Egypt. London1962

94 — Royle, Charles. The Egyptian Compaigns (1882– 1885) 2 vol. London 1886.

95 — Sabry, M L'Empire Egyptien sous Ismail. (1863–1879) Paris 1933.

96 — Safwat, M. M., Tunis and great powers (1878– 1881). Alex. 1943.

97 — Sammarco, Angelo., Histoire de l'Egypte moderne. Tome 2. Le régne du Khedive Ismail (1863 - 1875). Le Caire, 1937.

98 — Sargent, A. J., Seaways of the Emire. London 1930.

99 — Schonfield, Hugh. J. Suez Canal in World affairs, N Y. 1953.

100 — Seaton-Wastson, Disraeli, Gladston and the Eastern question. London 1935.

101 — Siegfried, André, Suez and Panama. Oxford 1940

102 — Stamp; Dudly, A commercial geography. London, 1937

103 — Taylor, A. J. P. The struggle for mastery in Europe. (1848-1918) London, 1954.

104 — Tabouis, Genéviene. Perfidious albion. Entente Cordial. London 1938.

105 — Treasury Department, Bureau of statics, Great Canals. of the World. London 1902.

106 — Trevelian. G. M.; British History in the nineteenth Century and after (1872-1919) Pelican Books 1965.

107 — Vatikiotis; P. J. The modern history of Egypt. London 1969.

108 — Vincent, Col. H.; The Suez Canal. Its Origins constitution and administration. London 1905.

109 — Voisin-Bey, Le Canal de Suez. 7. Vols. tome 2. Periode de l'exploitation (1870-1882). Paais. 1902.

110 — ———— tome 3 periode de l'Exploitation (1883—1902) Paris 1902.

111 — Walace, D. Mackenzie, Egypt and the Egyptian question London 1883.

112 — Wilson, Arnold. T. The Suez Canal, its past present and future. London 1939.

113 — Zananiri, Gaston. Le Khédive Ismail et l'Egypte. (1830—1894) Alexandria 1923.

114 — Zayed, Mahmoud. Y., Egypt's struggle for indepeudence. Beirut 1956.

رابعا ـ دوائر المعارف :

— Encyclopedia Britanica see «ships» Vol. 2. U.S.A. 19C4.

— The Dictionary of National Biography. George Smith. London 1938.

خامسا ـ رسائل جامعية غير منشورة :

١ — سعد زغلول عبد ربه ( دكتور ) — الاستعمار البريطانى فى كينيا (١٨٥٦ — ١٩٢٣ ) رسالة ماجستير من كلية الآداب بالاسكندرية ١٩٦٤ باشراف الاستاذ الدكتور احمد الحتة .

٢ — عبد الرؤف احمد عمرو ـ قناة السويس ومؤتمر الاستانة ١٨٨٢ . القاهرة ـ رسالة ماجستير عام ١٩٧١ من جامعة الدول العربية للبحوث والدراسات العربية ـ تحت إشراف الدكتور عبد العزيز محمد الشناوى .

٣ — عبد الرحمن خليفة ـ دزريلى ـ دراسة فى الفكر السياسى الانجليزى فى القرن التاسع عشر ـ الاسكندرية ـ رسالة دكتوراه فى فلسفة السياسة من جامعة الاسكندرية ـ كلية الآداب ١٩٧٣ تحت إشراف الدكتور عبد المعز نصر .

سادسا ـ دراسات غير منشورة :

١ — احمد شفيق ( باشا ) ـ قناة السويس مفخرة القرن التاسع عشر . محاضرة القاها فى جمعية الروابط الشرقية يوم الاحد ٢ يناير ١٩٢٧ وهى مخطوطة بالآلة الكاتبة بمكتبة بلدية الاسكندرية تحت رقم ٣٥٧٦ ب .

٢ — هيئة قناة السويس ـ الحولة والسفينة فى نظر التاريخ والقانون والمؤتمرات الدولية من مطبوعات هيئة قناة السويس ( إدارة التحركات ١٩٧١ ) .

# الفهـــرست

الموضوع — الصفحة

رقم الإيداع ٢٧٣٧ / ٧٩
الترقيم الدولى ٧ - ٦٨٧ - ٢٠١



المطبعة العصرية
الجفرة القبلية - اسكندرية